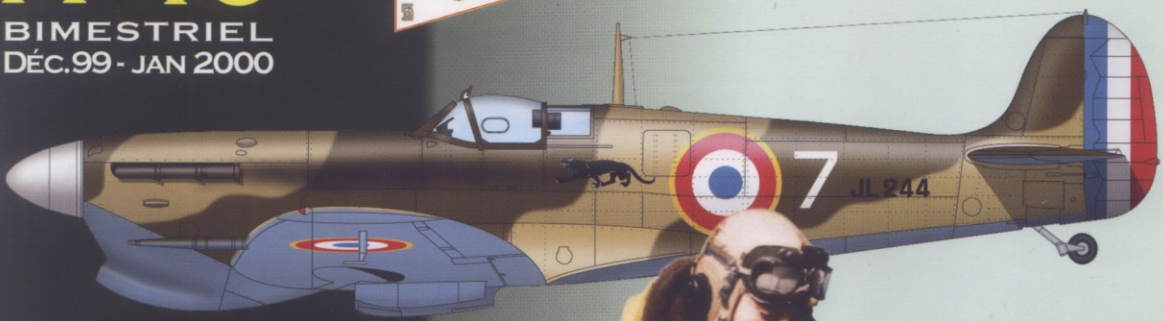
HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

N°10
BIMESTRIEL
DÉC.99 - JAN 2000



LE PZL P.23

LE PRÊT-BAIL EN AMSUD

LE FORTRESS MK.I

La libération de la Corse

M 4873 - 10 - 39,00 F - RD

Republic P-47D-30-RA (44-33721)
Fuerza Aérea Mexicana
Escuadron Aérea de Pelea 201
Rattaché au 58th *Fighter Group* de l'USAAF
Porac, Luçon (Philippines), avril 1945.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Faiblesses aériennes françaises

La libération de la Corse est la première opération franco-française menée contre les Allemands depuis juin 1940. Elle sera à l'origine d'un certain nombre d'incompréhensions entre les Alliés et les Français.
Anzio et Salerne constituent pour les Alliés des objectifs d'une portée stratégique de première importance et ils ne manifestent aucun désir de modifier des plans établis de longue date pour appuyer les Français qui se sont lancés dans une opération hasardeuse en Corse. Si les Français veulent libérer leur île, qu'ils se débrouillent, telle est en substance la réponse du haut commandement allié au général Giraud.
Or, Français et Alliés poursuivent des buts divergents. Les Français sont surtout préoccupés par la libération du territoire national. Pour les Alliés, seule la défaite de l'Allemagne compte et il est hors de question de changer des plans établis de longue date pour inclure des opérations qui risquent de jouer le rôle du grain de sable dans leur mécanique bien huilée.
En outre, les aviateurs français restent sur l'illusion qu'à l'été 1943, ils représentent encore une force cohérente, capable d'actions autonomes. Le diagnostic que portent les Américains sur eux est sévère mais pas totalement injuste. S'il est vrai que, numériquement, ils représentent une force non négligeable, sur le plan opérationnel, ils souffrent de défauts rédhibitoires. D'abord, la majorité des pilotes ont peu volé et quasiment pas combattu depuis juin 1940. La médiocre prestation de la chasse française en novembre 1942 n'est pas de nature à atténuer ce jugement.
Sans parler de la barrière de la langue, à l'été 1943 les Français n'ont aucune notion des méthodes de combat anglo-saxonnes et leur intégration dans l'organisation tactique alliée, rodée depuis plus de deux ans sur tous les fronts, s'effectue avec d'autant plus de difficulté que l'état-major français s'apprête à replonger allégrement dans ses errements passés.
On a souvent critiqué le matériel mis à la disposition des Français par les Alliés et la participation massive de la chasse aux missions de patrouille maritime. Dans l'esprit des Alliés, il est indispensable de remettre à niveau l'ensemble des pilotes français et de leur faire accepter de nouvelles méthodes de travail avant de les intégrer dans leurs forces aériennes tactiques. Dans cette optique, les P-39 et le passage obligé du *Bône Fighter Command* conviennent parfaitement à ces tâches.
Peu d'historiens ont relevé le fait que les Alliés n'ont jamais fourni de P-51 aux unités de chasse françaises. C'est pourtant un détail révélateur. Les Polonais ont eu ce privilège, eux auxquels l'état-major français de 1940 n'accordait aucune valeur militaire.

C-J.E.

AÉRO-JOURNAL N° 10 – Décembre 1999 - janvier 2000

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 4ème trimestre 1999
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 **La libération de la Corse**
La Corse est le premier département français à avoir été libéré et ce, dès le mois de septembre 1943, c'est-à-dire neuf mois avant les débarquements en Normandie. Deux groupes de chasse y ont pris une part active.

15 **Les as de l'aviation : George Earl Preddy**
Abattre six Messerschmitt Bf 109 en une sortie est un exploit plutôt rare, que réalisera George Preddy, alors en tête du palmarès du théâtre d'opérations européen. Il raconte lui-même comment les choses se sont passées.

18 **L'Ensign français**
En février 1942, des légionnaires français trouvent un AW.27 Ensign de la BOAC abandonné sur une plage de Mauritanie. L'avion est remis en état et livré à Air France. Il entretiendra bien des rumeurs et des mythes. Le point sur cette affaire.

23 **Le PZL P.23 au combat**
Comme toutes les nations alliées, la Pologne est surprise par la guerre en flagrant délit de modernisation. C'est donc sur des modèles dépassés que ses aviateurs vont devoir affronter la Luftwaffe. Ils vont le payer au prix fort.

38 **Prêt-Bail en AmSud**
Une véritable manne va tomber sur l'Amérique Latine sous la forme de l'aide US « Prêt-Bail ». La plupart des pays concernés vont l'utiliser pour mettre sur pied une force aérienne digne de ce nom.

54 **Le Fortress Mk. I**
Lorsqu'il entre en service au sein de la RAF, le Fortress Mk. I est bien loin de justifier son surnom flatteur de « forteresse volante ». Les Britanniques en feront la cuisante expérience.

60 **La chasse française (10) : le GC I/3**
Le GC I/3 aura l'honneur d'être le premier à étrenner le Dewoitine 520 au combat. Pendant la période de l'armistice, il connaîtra quelques soubresauts, puis, après les débarquements en AFN, il reprendra la lutte aux côtés des Alliés.

En couverture : le capitaine Henri Hugo, commandant le GC II/7, descend de son Spitfire sur le terrain de Campo dell'Oro (Corse), fin 1943. On distingue l'écusson regroupant les deux insignes d'escadrille, apanage des commandants de groupe.

La libération de la Corse

Christian-Jacques Ehrengardt

LA CORSE a été le premier département français libéré et ce, sept mois avant le débarquement en Normandie. Comme les Alliés avaient d'autres chats à fouetter en Italie, ce fut essentiellement une affaire franco-française. Deux groupes de chasse y participèrent activement et l'un d'eux eut même la surprise de se retrouver face à face avec une nouvelle arme allemande, le Henschel Hs 293, une bombe téléguidée que l'on peut considérer comme un lointain ancêtre de l'Exocet.

Le 6 août 1943 est créée la section française du *Bône Fighter Command*, placée sous les ordres du commandant Stehlin. Cette entité, dépendant de la *Northwest African Coastal Air Force* (NACAF), est chargée d'une triple mission : protéger les convois navals, couvrir a priori et sur alerte les points sensibles de la côte et assurer la recherche et le sauvetage en mer. Cette section devient un point de passage obligé pour la majeure partie des groupes de chasse français après leur transformation sur matériel britannique ou américain. Certes, les pilotes les plus chevronnés voient d'un mauvais œil ces longues et fastidieuses patrouilles au-dessus d'une mer désespérément vide, mais les Alliés estiment que l'aviation française, qui est en train de renaître de ses cendres, doit encore améliorer sa formation avant d'être intégrée à la *Northwest African Tactical Air Force*.

Parmi les unités affectées à la NACAF se trouvent les GC II/7 et I/3. Le premier, alors sous les ordres du commandant Papin-Labazordière, a été l'un des premiers groupes de chasse transformés sur matériel anglo-saxon. Rééquipé en Spitfire Mk. V début mars 1943, il est brièvement engagé dans la phase finale de la campagne de Tunisie, fin avril. Le 18 juin, il touche ses trois premiers Spitfire Mk. IX. Le 1er août, le GC II/7 rejoint Bône-Les Salines.

Le GC I/3 du commandant Legrix de La Salle n'a commencé sa transformation sur Spitfire que le 28 mai 1943. Le 6 août, après s'être débarrassé de ses derniers D.520, il est intégré au *Bône Fighter Command*. Le 24 du même mois, il perçoit ses deux premiers Spitfire Mk. IX.

LA SITUATION SE CORSE

En Corse, depuis la victoire alliée en Sicile, les maquisards se manifestent par une certaine agitation. La capitulation de l'Italie, le 8 septembre 1943, modifie radicalement la situation dans l'île. L'armistice neutralise, tout au moins en théorie, la garnison italienne, estimée à 80 000 hommes. Il ne reste plus que 10 000 à 15 000 Allemands, équipés d'une centaine de chars, pour faire face à la Résistance.

Dans l'île, une grand effervescence règne. Les maquisards, qui s'appellent eux-mêmes les patriotes, font leur entrée dans Ajaccio le 9 au matin. Partout où les Allemands ne sont pas maîtres de la situation, le même scénario se reproduit.

Surpris, les Allemands abandonnent Bastia aux mains des patriotes. L'ordre d'évacuation de la Corse et de la Sardaigne leur est donné le 9 septembre. Le *Fliegerführer Sardinien* transfère son QG à Ghisonaccia. À cette date, il dispose des :

– 23 Fw 190F-3 du II./Sch.G. 2;
– 6 Bf 109G-4 de la 4.(H)/12;
– 12 Bf 109G-6 du III./JG 77.

Le 24 septembre, l'état-major rejoint Pise où il sera dissous. Les unités basées en Corse et en Sardaigne rejoignent l'Italie ou le sud de la France. À partir du 29, le nouveau *Fliegerführer* 2 engage des groupes de transport, équipés majoritairement en Ju 52/3m, pour accélérer les opérations d'évacuation. Enfin, ce commandement peut également compter sur les 1. et 2./SAGr. 128, équipés en Arado 196A et basés à La Spezia.

OPÉRATION « VÉSUVE »

Le 9 septembre à 18 heures, le général Giraud reçoit un télégramme de son représentant en Corse, Colonna d'Istria, alias Césari : « *Insurgés maîtres d'Ajaccio. Italiens passifs. On se bat à Bastia. La Corse demande l'aide de l'armée* ». Giraud se tourne vers les Alliés pour solliciter leur soutien, mais ceux-ci lui expliquent que sa demande tombe mal; ils ont eux-mêmes les mains prises à Anzio et à Salerne et ils jugent l'opération trop risquée en raison de la présence des Allemands en Sardaigne. Si Giraud veut s'occcuper de la Corse, libre à lui, mais qu'il se débrouille.

Mais avec quoi ? Une réunion interarmées montre que les moyens disponibles sont maigres, en particulier en matière de transport maritime. Questionné, l'amiral anglais Cunningham accepte de remettre à la disposition des Français leurs navires engagés dans les opérations de débarquement en Italie.

Le 11 septembre, Bastia est repris par les Allemands. Giraud prend la décision de débarquer à Ajaccio. Baptisée « Vésuve », cette opération, commandée sur place par le général Martin, verra l'engagement de quelque 15 000 hommes, dont un bataillon de choc, équipés de matériels américains et français.

Une compagnie du bataillon de choc est embarquée dans la soirée du 11 septembre à bord du sous-marin *Casablanca*, qui la dépose dans le port d'Ajaccio le soir suivant. Le reste, qui a pris place à bord des contre-torpilleurs *Fantasque* et *Terrible*, arrive un peu plus tard dans la nuit. Il en débarque également le général Mollard, nommé gouverneur militaire, M. Luizet, nouveau préfet de la Corse et le lieutenant-colonel Deleuze, chef d'état-major du général Martin, ainsi qu'un officier du 3ème Bureau de l'état-major du général Bouscat (commandant en chef des forces aériennes françaises), chargé de préparer l'arrivée des unités aériennes.

Le capitaine de frégate Kilian est désigné pour guider les bateaux à leur arrivée en Corse. Il est déposé à Ajaccio par un Martin 167F.

Le débarquement se fait sans incident, mais la situation reste confuse. Si les Chemises Noires ont rejoint les troupes allemandes qui se sont regroupées près de Bonifaccio, l'attitude du reste des Italiens est encore indécise. Rien ne permet d'affirmer qu'ils s'opposeraient à une tentative de coup de force allemand en direction d'Ajaccio. En fait, pour la plupart, ils restent très hésitants sur la conduite à tenir et ne traiteront réellement les Allemands en ennemis qu'à partir du 18 septembre. En attendant, on assistera à des scènes cocasses, comme l'échange par les Italiens de 300 prisonniers allemands, que leur ont confiés les patriotes, contre 1 000 des leurs capturés par les Allemands...

Dès le matin du 14 septembre, un détachement français est envoyé reconnaître l'aérodrome de Campo dell'Oro, à six kilomètres d'Ajaccio. Il y trouve une bande d'envol longue de 1 250 mètres en bon état, mais dangereuse en raison de la présence de hauts reliefs avoisinnants, ainsi que des stocks d'essence et d'huile. Il reste sur place une compagnie de base italienne qui garde cinq avions de reconnaissance et quatre avions de chasse (1). Une mauvaise surprise, cependant, l'essence italienne est suréthylée et les moyens de transvasement plutôt rudimentaires.

PREMIER SÉJOUR

Les 14 et 15 septembre, sur l'intervention des Américains (et pour une raison qui nous est inconnue), les GC I/3 et II/7 changent de commandant de groupe et de chefs d'escadrille. Le capitaine Duval prend le commandement du premier et le capitaine Hugo celui du second. Le 16 septembre, à 21 heures, ils sont tous deux convoqués chez le *Colonel* Graves, commandant le 63 *Wing* de la NACAF, auquel ces deux groupes sont rattachés. Après un bref exposé de la situation sur l'île de Beauté, Graves leur demande de faire mouvement dès l'aube sur Ajaccio avec quatorze appareils. Leur mission est de protéger un convoi regagnant Bône.

Le lendemain, 17 septembre, à 7 heures, huit Spitfire du I/3 décollent sous les ordres du capitaine Duval, suivis par cinq du II/7, menés par le capitaine Bouton. Deux appareils font demi-tour, tandis qu'après deux heures et demie de voyage, le lieutenant Amarger (JK923 du II/7), en panne d'essence, est contraint d'amerrir au large de la côte. Ce sont donc dix Spitfire qui se posent à Campo dell'Oro (2).

Comme il était prévisible, les aviateurs trouvent un terrain insuffisamment aménagé. Toute la journée va être occupée à refaire les pleins, 15 000 litres transvasés à l'aide de pompes à main, dont beaucoup fonctionnent mal, par les pilotes eux-mêmes et du personnel recruté sur place. Les pleins ne seront achevés qu'à 20 heures... De toute façon, la mission était déjà devenue sans objet, puisque le convoi était reparti pendant la nuit.

Le II/7 réussit néanmoins à mettre quatre avions en alerte à partir de 13 heures. Cela signifie que pendant près de quatre heures, le terrain et le port d'Ajaccio ont été à la merci d'une attaque aérienne ennemie. Par chance, et pour la première fois depuis quelques jours, la Luftwaffe ne montrera pas le bout de son nez.

Neuf avions repartent au petit matin du 18 septembre; le dixième (JL114), ayant éclaté un pneu à l'atterrissage, doit être laissé sur place. Retardés au départ, les capitaine Prayer et lieutenant Pissotte (I/3) rencontrent un Do 217.

(1) Il s'agit en fait de Caproni Ca 314 et de Ro 37bis appartenant à la 131ª *Squadriglia* (65° *Gruppo OA*).

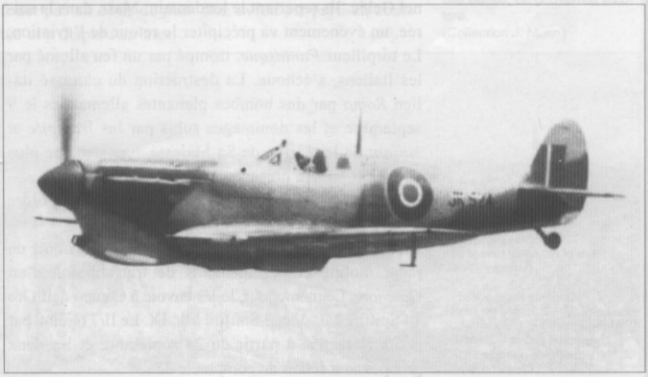
(2) Certaines sources font état de 25 avions et de l'accident de l'adjudant Cazade, grièvement blessé, à l'arrivée en Corse. Or, les archives du II/7 donnent la date du 3 juin pour cet accident (et, bien entendu, à Bône).

Page précédente :
le lieutenant Mangin, de la 4ème escadrille du GC II/7, survole la Corse, fin 1943.
Son Spit V (JL316) porte un « 2 » blanc des deux côtés, mais la panthère noire uniquement du côté gauche.
(ECPA)

Opposite page:
Lieutenant Mangin of 4ème escadrille of GC II/7 flies over Corsica, in late 1943.
The Spitfire Mk. V (JL316) bears a white 2 on both sides but the insignia (a black panther) is only painted on the port side.

Below:
JK524, a Spitfire Mk.V of GC II/7, in late 1943.
This unit remained in Corsica until September 2, 1944, when it flew over to Istres to support the Allied troops fighting the Wehrmacht retreating from Southern France.

Le JK524, un Spitfire Mk. V du GC II/7, en vol au-dessus de la côte corse, en novembre 1943. Le groupe restera basé jusqu'au 2 septembre 1944 en Corse, à Ajaccio, puis à Calvi. (Collection J. Mutin)



Le capitaine Georges Valentin avait conservé l'habitude de peindre l'initiale de son nom (comme la plupart des pilotes de la 3ème escadrille du GC II/7). Il pilote ici l'un des premiers Mk. IX (aile de type « b »), visiblement récupéré auprès de l'USAAF.
(Collection J. Mutin)

Capitaine Georges Valentin, like most of the GC II/7 3ème escadrille pilots, used to paint his initial as a recognition marking. He is seen flying an early ex-USAAF Spitfire Mk.IX.

Le bombardier allemand est endommagé, mais parvient à leur fausser compagnie dans la brume.

RETOUR SUR L'ÎLE DE BEAUTÉ

En Corse, le commandement terrestre demande instamment le retour de l'aviation. La situation est encore précaire, en particulier dans le secteur de Bonifaccio et sur les cols de la chaîne centrale où les Français rencontrent une vive opposition. Les Allemands effectuent même une percée dans le secteur de Levie, où des troupes italiennes, tentent mollement de leur résister. Par suite de destructions, une colonne de cinquante véhicules allemands se trouve immobilisée au sud de Levie. Malgré des demandes réitérées pour leur intervention, les GC I/3 et II/7 ont reçu de la part de la NACAF l'ordre de reprendre leurs patrouilles côtières, ce qui les prive de la possibilité de faire un joli « carton ».

Dans la matinée du 21 septembre, les généraux Giraud et Bouscat arrivent pour une tournée d'inspection à Campo dell'Oro à bord d'un Glenn piloté par le colonel Gelée. Ils repartent le lendemain. Mais, dans la soirée, un événement va précipiter le retour de l'aviation. Le torpilleur *Fantasque*, trompé par un feu allumé par les Italiens, s'échoue. La destruction du cuirassé italien *Roma* par des bombes planantes allemandes le 9 septembre et les dommages subis par les *Warspite* et *Valiant* de la marine de Sa Majesté, une semaine plus tard, sont encore présents dans les mémoires.

Le 23 septembre dans la matinée, Giraud donne l'ordre à Bouscat de renvoyer la chasse à Ajaccio.

Un LST prêté par les Américains permet de débarquer un radar mobile et des éléments de transmission d'un *Opsroom*. Le même jour, le I/3 envoie à Campo dell'Oro 14 Spitfire Mk. V et 2 Spitfire Mk. IX. Le II/7 rejoint, par petits élements, à partir du 24 septembre et les deux groupes sont réunis au complet le 27.

Pendant ce temps, l'échelon roulant (personnel et matériel techniques) des deux groupes part par la mer et débarque à Ajaccio le 26 au matin. En raison d'une grève des dockers et « *de la nonchalence méridionale* » (3), le déchargement du matériel n'est terminé que le 27 à midi.

La France sera toujours la France ! Tout ce petit monde loge au lycée Fesch à Ajaccio. Le camp est installé entre Campo dell'Oro et Bastellicaccia, à environ mille mètres des avions, sur une hauteur.

De leur côté, les Allemands ont entrepris une évacuation massive de leurs troupes par bateau, depuis Bastia en direction de l'île d'Elbe et de Livourne. Cette évacuation est protégée par la chasse allemande, en particulier les Focke-Wulf Fw 190F du II./Sch.G. 2 (futur II./SG 4). D'ailleurs, dès son arrivée sur le sol Corse, le 24 septembre, le II/7 rencontre l'un de ces appareils.

Les lieutenant Gruyelle et adjudant Haberkorn couvrent le port d'Ajaccio lorsque trois Fw 190 débouchent d'un nuage et piquent sur le contre-torpilleur *Fantasque*. Les deux Spitfire prennent un peu d'altitude face au soleil et interceptent les intrus. Gruyelle abat l'un des Focke-Wulf près de Bastellica.

La patrouille suivante (capitaine Hugo, sergent-chef Planchard) est prise à partie par quatre Fw 190.

« *Ils sont arrivés sur nous avec le soleil dans le dos*, commente Henri Hugo. *Je les ai vus au dernier moment et j'ai hurlé à Planchard de dégager, car ils piquaient droit sur lui. Je ne suis pas sûr qu'il m'ait entendu, car il a continué comme si de rien n'était. Je n'ai pas eu le temps de l'avertir une nouvelle fois, car deux FW se sont détachés et m'ont pris pour cible. J'ai dégagé brutalement en virant sur ma gauche, mais les FW m'ont suivi. La dernière image que j'ai eue de Planchard fut son Spit piquer à la verticale et percuter la mer. Je n'ai pas aperçu de parachute* ».

(3) Termes utilisés dans le journal de marche et d'opérations du GC I/3, dont nous laissons l'entière responsabilité à son rédacteur !

Opposite page, top:
Pilots of GC II/7 at Luxeuil, in February 1945.

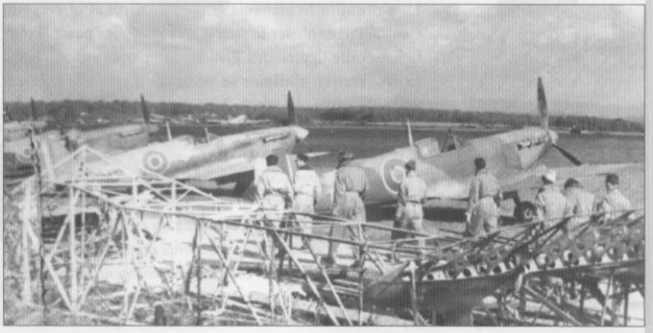
Opposite page, bottom:
Line-up of GC II/7 Spitfire Mk.Vs at Bône-Les Salines, in June 1943. The second aircraft in the row, JL244, white 7, has a unique tricoloured rudder.

Des pilotes du GC II/7, photographiés à Luxueil, en février 1945.
Au centre, avec le calot, le capitaine Boursain (second du groupe), à sa droite, le capitaine Motte et à sa gauche l'adjudant Boillot. À gauche, lisant la carte, le capitaine Le Borgne (commandant la 4ème escadrille) et, second en partant de la droite, le lieutenant Prunget. (ECPA)

La mêlée est si furieuse que le capitaine Hugo note que les Fw 190 se tirent les uns sur les autres ! L'un d'entre eux s'abat en flammes. Il sera attribué à Henri Planchard, porté disparu (JK937 ?).
Le 28 septembre, le capitaine Gauthier revendique un Ju 88 probable.

SEPT VICTOIRES

Le 29 septembre, les I/3 et II/7 sont conviés à un autre genre de sport : l'attaque des convois évacuant les troupes allemandes. Ceux-ci sont protégés par des navires-DCA qui rendent ce type d'attaque particulièrement dangereux.
À 16h30 décollent cinq Spitfire Mk. V du GC II/7 et six du GC I/3. Les premiers sont chargés de l'attaque proprement dite, tandis que les seconds servent de protection haute. Les avions, partis d'Ajaccio, mettent le cap à l'est, coupent par la côte à la hauteur de Ghisonaccia. Quelques incendies allumés par les troupes allemandes brûlent encore. Regroupée à 30 milles en mer, la formation se présente cap au nord devant Bastia.
Aussitôt, le capitaine Duval (I/3) aperçoit quatre avions à 11 heures. Il identifie des Arado 196. Il met sa formation en position d'attaque et va pour ouvrir le feu. Mais, dans la chaleur de l'action, il confond la sécurité des armes avec le frein [?]. Son ailier, le lieutenant Jacquet, ne voyant pas son leader tirer, s'abstient, pensant qu'il s'agit d'avions amis, bien que leur silhouette prête peu à confusion. Quand il se rend compte que ce sont bien des hydravions allemands, il est trop tard. Les Spitfire doivent se replacer.
Dès lors, tout va très vite. Un Arado plonge en flammes. Un second, virant trop sec, décroche, part en vrille et percute l'eau. Il en reste deux, qui, dans leurs évolutions erratiques, entraînent les Spitfire au large, mais droit sur une formation de sept Ju 52 qui se dirige vers Bastia.
En trois passes par l'avant, le I/3 descend quatre trimoteurs, dont le leader de la formation. Les Spitfire reçoivent quelques balles en retour, mais sans gravité.
La patrouille du I/3 rentre à Campo dell'Oro à 18h10. Le capitaine Duval et l'adjudant-chef Martin reçoivent le crédit d'un Ju 52 détruit chacun, le capitaine Prayer et le sergent-chef Sarrail d'un Arado et d'un Ju 52 chacun et le lieutenant Brunet d'un Arado. Belle journée pour la chasse française, hélas endeuillée par la perte d'un pilote du GC II/7.
Sur ces entrefaites, le II/7 a mené à bien sa mission. Le mitraillage des bateaux en rade de Bastia a été fructueux, mais l'adjudant Bourdon a été touché de plein fouet par un obus de *flak*. Son avion est parti en abattée et a disparu en mer.



Le terrain de Bône-Les Salines, en juin 1943, avec au premier plan des Spitfire Mk. V du GC II/7.
Le second de la rangée est le JL244, qui porte, à l'inverse des autres, un gouvernail tricolore.
(Collection J. Mutin)

Le lieutenant Mangin, de retour d'un vol au-dessus de la Corse, en novembre 1943. On aperçoit derrière lui, le Spit Mk.V JL316. On note que l'insigne de la panthère n'était pas (encore ?) peint du côté droit.

Lieutenant Mangin of GC II/7 back from a patrol over Corsica, in November 1943. Behind him can be seen his Spit Mk.V, JL316 (see also on page 4).

LA FOLLE JOURNÉE DU 30 SEPTEMBRE

La journée du lendemain, 30 septembre, sera marquée par de nouveaux combats et de nouvelles victoires. Mais, elle sera surtout marquée par une rencontre avec une nouvelle arme allemande.

Deux patrouilles de trois Spit du I/3 décollent d'Ajaccio à 11h30 et survolent la région entre Calvi et Bastia. Dans le port de Bastia, ils aperçoivent une dizaine de navires, avec parmi eux deux navires-DCA. Les pilotes n'insistent pas et reprennent leur patrouille. À 12h25, le lieutenant Blanck signale deux avions devant, faisant route vers l'est. Il s'agit de Me 323, facilement identifiables à leur sihouette massive. Chaque patrouille en attaque un.

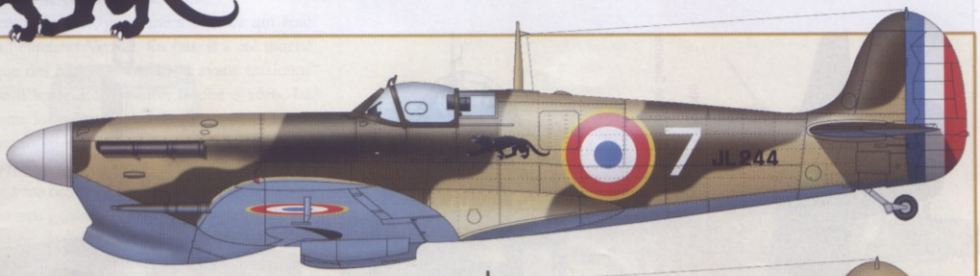
La patrouille lieutenants Blanck et Brunet et sergent Caussé fait exploser le sien dès la première passe. Pour la patrouille lieutenants Pissotte et Jacquet et sous-lieutenant Verrier, l'affaire se présente moins bien. Percé de mille trous, le Me 323 continue son vol au ras de l'eau. Verrier se retrouve brutalement seul et est bien décidé à l'achever (4) :

« *Je bascule mon Spit sur la gauche et plonge sur le transport qui fuit vers la côte.* [...] *En piqué à 20° environ, je lui colle le point lumineux du collimateur un peu en avant du fuselage. Quatre cents mètres environ nous séparent. La distance diminue rapidement entre nous.* [...] *Deux cents mètres : la cible couvre toute la surface du collimateur. Quelques secondes encore. Ça y est ! La distance est bonne. J'appuie au centre de la commande de détente, sur le manche. Le canon gauche aboie* [le droit s'est enrayé - NDA], *mes quatre mitrailleuses crachent. Les impacts des traçantes se distinguent aisément, juste derrière les moteurs du plan gauche, ainsi qu'à l'intersection plan-fuselage. Ça devrait prendre feu là-dedans, mais rien ne semble se passer. Me voici très près, à moins de cinquante mètres, légèrement au-dessus. Sur le dos du fuselage, au tiers arrière environ, j'aperçois deux ouvertures rondes d'où partent de rapides éclairs rougeâtres. Je ressens un choc dans mon appareil, une secousse dans le nez du Spit, qui frémit* ».

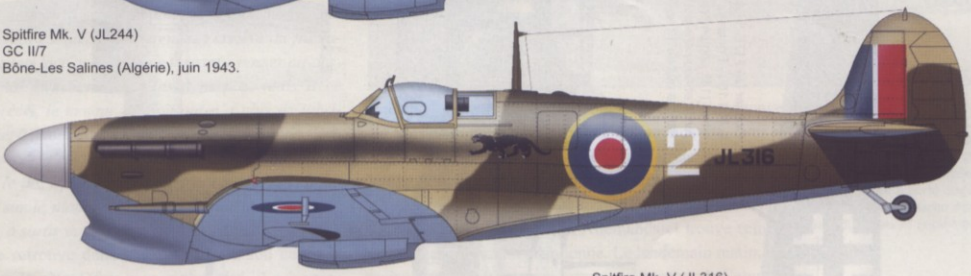
La pression d'huile tombe petit à petit, tandis que les deux autres Spit de la patrouille arrivent pour la curée. Le gros transport va s'écraser sur une plage et sa carcasse est mitraillée au sol par les Spitfire. Ce jour-là, le II./TG 5 perd deux Me 323 à la chasse ennemie, le *Wk.Nr.* 1216 (DT+IP) et le *Wk.Nr.* 1285, faisant douze tués en tout.

Six Messerschmitt Bf 109 font irruption sur les lieux. Les Spit virent à droite en montant pour faire face. Les chasseurs allemands n'insistent pas. Ils manquent toutefois de revendiquer une victoire bien involontairement, lorsqu'un réservoir largué par l'un des 109 dans les nuages frôle à le toucher le Spitfire du lieutenant Blanck.

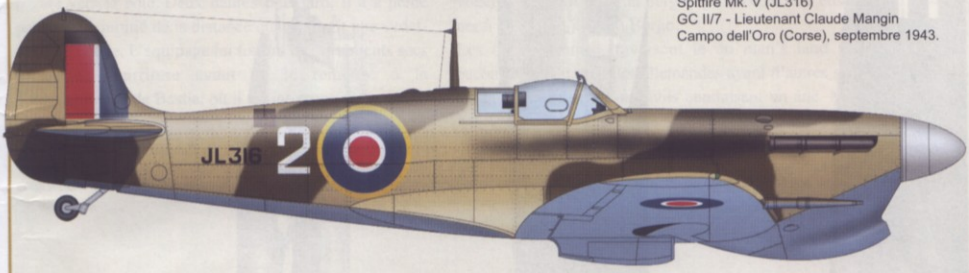
(4) *Arènes du Ciel* – M. Verrier – Éd. France-Empire, Paris 1967.



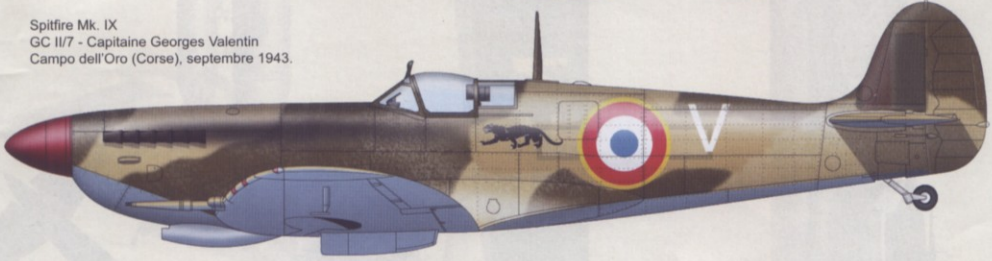
Spitfire Mk. V (JL244)
GC II/7
Bône-Les Salines (Algérie), juin 1943.



Spitfire Mk. V (JL316)
GC II/7 - Lieutenant Claude Mangin
Campo dell'Oro (Corse), septembre 1943.



Spitfire Mk. IX
GC II/7 - Capitaine Georges Valentin
Campo dell'Oro (Corse), septembre 1943.

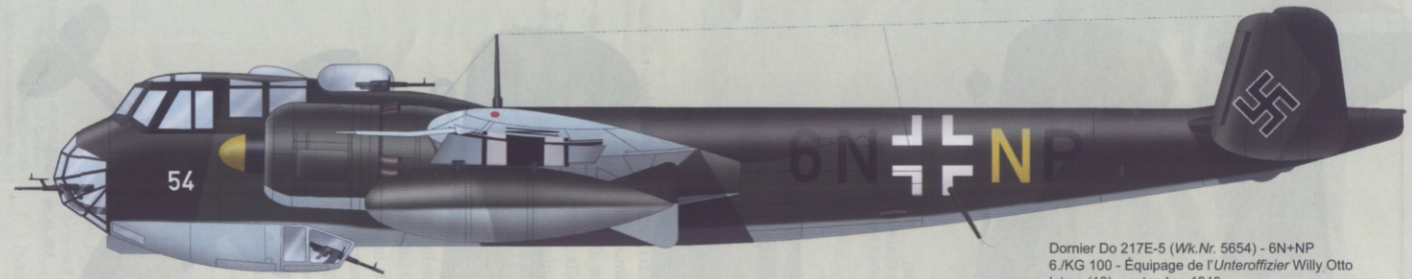


JL 244

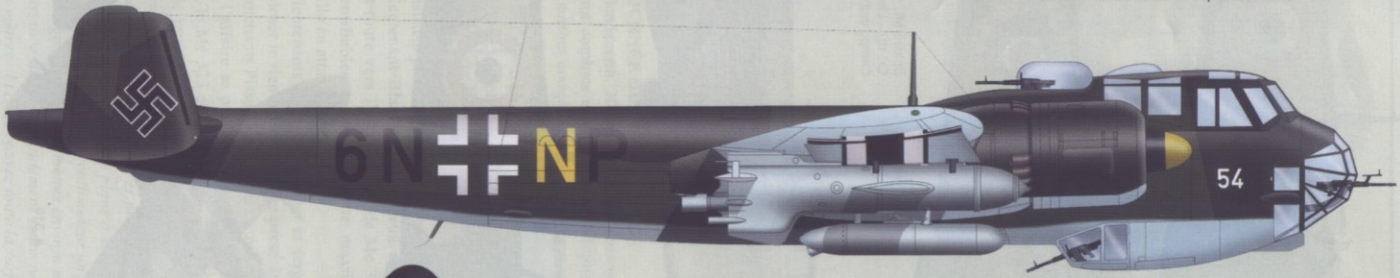
JL 316

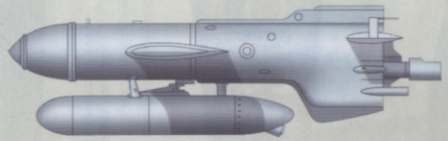
Mk. IX de Valentin

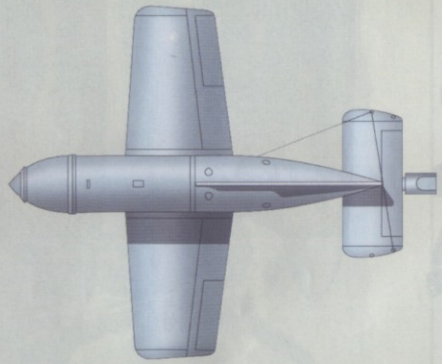
© P-A. Tilley - 09.99



Dornier Do 217E-5 (*Wk.Nr.* 5654) - 6N+NP
6./KG 100 - Équipage de l'*Unteroffizier* Willy Otto
Istres (13), septembre 1943
Avion et équipage portés disparus au-dessus de Salerne
dans la nuit du 12 au 13 septembre 1943.







© P.A. Tilley - 09 99

L'ODYSSÉE DE MARCEL VERRIER

Dans la manœuvre brutale, personne n'a vu ce qui était arrivé au sous-lieutenant Verrier. En fait, il a été touché lors de l'attaque des Me 323, une balle ayant sectionné une tuyauterie d'huile. La pression tombe à zéro. La suite, il la raconte lui-même :

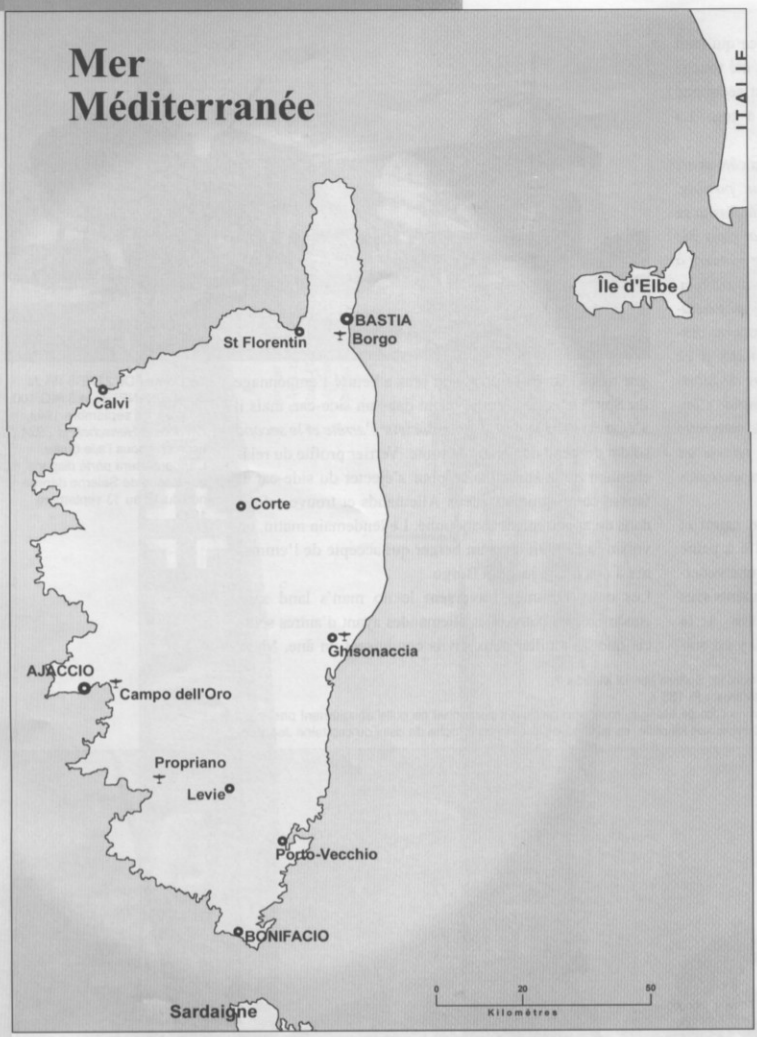
« *Il n'y a qu'une solution : essayer de gagner la côte et me poser en territoire non occupé autant que posible. Pendant que je tente cette manœuvre, la DCA de Bastia se met à tirer et je suis également pris à partie par deux Me 109 qui se trouvent dans le secteur. J'évolue de manière à obliger le premier à effectuer une correction maximum. Quelques balles seulement atteignent l'arrière du fuselage. Puis, je fais face au second, le forçant à passer au-dessous de moi. Les Schmidt n'insistent pas, mais à ce moment précis, le moteur du Spit qui n'a plus de lubrifiant, se met à fumer et s'arrête. Une décision rapide s'impose. L'altitude n'est plus que de 300 mètres. Je mets mon avion sur le dos après avoir ouvert la cabine, pousse un bon coup sur le manche et parviens, non sans quelques difficultés, à sortir* ».

Verrier se retrouve dans l'eau. Il gonfle son canot et pagaie vers la côte. Deux heures plus tard, il a à peine parcouru la moitié de la distance quand surgit une vedette... allemande. L'équipage lui fournit des vêtements secs et de la nourriture avant de le remettre à la *Kommandantur* de Bastia, où il est interrogé. Il y est soigné aussi, car en sautant, son bras a heurté l'empennage du Spit. Deux SS l'embarquent dans un side-car, mais il s'égarent dans la nuit. Le conducteur s'arrête et le second soldat descend demander la route. Verrier profite du relâchement de la surveillance pour s'éjecter du side-car. Il fausse compagnie aux deux Allemands et trouve refuge dans un appartement abandonné. Le lendemain matin, un voisin le conduit chez un berger qui accepte de l'emmener à dos d'âne jusqu'à Borgo.

Les deux hommes traversent le no man's land sans encombre, les patrouilles allemandes ayant d'autres sourcis que de fouiller deux civils conduisant un âne. Mais,

Le Dornier Do 217E-5 *Wk.Nr.* 5654 (6N+NP) de la 6./KG 100, à Istres, en septembre 1943. On note le Henschel Hs 293A accroché sous l'aile droite. L'appareil sera porté disparu au-dessus de Salerne dans la nuit du 12 au 13 septembre 1943.

Qui peut identifier ce pilote du GC II/7 photographié à bord du Spitfire Mk. IX MA254 ?
L'appareil porte cinq marques de victoire dont un mystérieux « Fi 163 ».
Un ancien du II/7 interrogé pense qu'il s'agit du capitaine Claude Mangin, mais son palmarès personnel ne colle absolument pas avec celui affiché sur l'avion. En revanche, à l'exception de l'avion non identifié, ce tableau de chasse est proche de celui du capitaine Jeandet.



Page 11, top: *The Dornier Do 217E-5 Wk.Nr. 5654 (6N+NP) of 6./KG 100 at Istres in September 1943, with a Henschel Hs 293A stand-off missile under the starboard wing. This aircraft will be reported MIA over Salerno in the night of 12/13th September.*

Page 11, bottom: *We have not been able to identify this pilot aboard the Spitfire Mk.IX MA254. Five «kill» marks are displayed under the cockpit, including a mysterious «Fi 163». Some ex-GC II/7 pilots say he could be Capitaine Mangin, but his own score is quite different from the one displayed here. However, Capitaine Jeandet's score matches more closely this scoreboard, except for the unidentified «Fi 163».*

entre les lignes françaises et les deux hommes se dresse un poste de guet, avec quatre soldats armés. Verrier et le berger s'applatissent dans les broussailles. Malheureusement, l'attention d'une sentinelle a été attirée par le bruit des branches. Elle s'approche, mitraillette en main et se dirige droit sur eux. Il faudrait un miracle, pense Verrier. Et il se produit ! Le soldat allemand glisse, tombe et hurle de douleur : il s'est cassé la jambe. Profitant de la confusion Verrier gagne les lignes françaises. Il est de retour à son unité trois jours plus tard. Son récit rocambolesque est accueilli avec enthousiasme par ses camarades, mais aussi avec un brin de scepticisme, tant l'histoire leur paraît trop belle...

DES POINTS LUMINEUX

La journée du 30 septembre est loin d'être terminée et les Français ne sont pas au bout de leurs surprises.

À 15 heures, six pilotes du II/7 (capitaine Bouton, lieutenants Wagner, Valentin et Le Borgne, adjudants Doudiès et Haberkorn) décollent pour un nouveau *sweep* sur Bastia.

À 16h30, le commandant Hoarau de La Source et le lieutenant Jeandet (II/7) décollent sur alerte et sont dirigés sur un Ju 88 isolé qui survole Ajaccio. C'est le troisième avion de reconnaissance détecté depuis le début de la journée. Ils l'abattent en flammes.

Pendant ce temps, le radar a repéré une dizaine d'avions allemands qui s'approche. Aussitôt, les capitaine Gauthier, adjudant-chef Deniau et adjudant Boillot (II/7) décollent individuellement, imités par le lieutenant Silvan (I/3) à bord de son Spitfire Mk.IX.

Les Français aperçoivent la formation ennemie au moment où elle va survoler Ajaccio. Ils dénombrent dix Dornier Do 217. À ce moment, les six pilotes qui ont décollé sur alerte sont rejoints par ceux qui reviennent de leur mission sur Bastia; cependant, les lieutenants Le Borgne et Wagner, à court d'essence, sont contraints de se poser d'urgence.

Les bombardiers allemands qui se tenaient jusqu'alors en formation compacte éclatent dans toutes les directions. Toutefois, trois parviennent à franchir le rideau défensif.

« *Malheureusement, les trois premiers Dornier qui nous ont échappés réussissent à arriver à portée de leur objectif*, rapportera le lieutenant Jeandet à son retour. *En l'espèce, les bateaux ancrés ou en mouvement à l'intérieur du port. Je suis assez loin d'eux, mais me rapproche pleins gaz. Je peux certainement rattraper le dernier au-dessus du port, avec un peu de chance, avant qu'il ne largue ses bombes. À mon grand étonnement, à ce moment précis, des points lumineux se détachent des trois appareils, prennent de l'accélération et se précipitent vers le port après une trajectoire horizontale de plusieurs centaines de mètres. Des explosions se produisent. Un transport britannique est détruit. Un torpilleur français échappe de peu. J'apprendrai par la suite que deux bombes ont frappé le quai à cinq mètres de lui* ».

En fait, si l'on se réfère aux témoignages des marins, en particulier ceux du LST 79, il semble que tous les Spitfire ont couru sus au Ju 88, délaissant la couverture du port pendant quelques minutes. Décidément, un mal bien Français ! Ce laps de temps s'est révélé amplement suffisant pour que les premiers Dornier puissent lancer leurs engins en toute quiétude.

Par un curieux hasard, le *Colonel* Graves, commandant le 63 *Wing*, se trouve à ce moment-là dans la situation peu envieuse de destinataire des « points lumineux ».

« *J'étais dans le chaland et observai la bombe pendant tout le temps de son parcours. Un Do 217 à environ 2 700 mètres* [d'altitude] *traversa le port à 5 kilomètres vers le sud. J'aperçus d'abord une traînée noire à l'arrière du bombardier. Ensuite, je vis un jet de flammes au moment où la fusée fut larguée. La bombe m'apparut alors comme*

Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe

GEHEIME KOMMANDOSACHE!

A l'origine, il ne s'agit que d'une bombe perforante SC 500 de 500 kg, munie de deux ailettes et d'une dérive, lancée en vol plané par un avion porteur. Mais, rapidement, le bureau d'études de Henschel se tourne vers un prototype propulsé par une fusée à carburant solide de 600 kgp, pendue sous le corps du missile. Les premiers essais se déroulent en février 1940 et, lancé d'un He 111H, le prototype V2 atteint 580 km/h. Après une longue et délicate mise au point, en novembre 1942, les premiers exemplaires de la série Hs 293A sont confiés à une Versuchstaffel (escadrille d'expérimentation), qui reçoit le He 111H V43, spécialement aménagé. Devenue Erprobungskommando 15, cette unité teste le Hs 293 sur des Do 217, avant d'être incorporée au II./KG 100 en avril 1943. Envion 1 900 missiles sont construits, principalement des sous-versions A-0 et A-1.

Après le lancement du Hs 293A, le moteur-fusée s'allume pour une durée d'une dizaine de secondes. Le missile atteint alors une vitesse supérieure à 900 km/h, ce qui, couplé à son faible encombrement, le prémunit de toute interception. Dans des conditions normales, il est lancé à 8 000 m d'altitude, à une distance de 4 à 5 km, mais il peut atteindre une cible avec précision à 16 km de distance. Le Hs 293A est guidé par radio, à l'aide d'un émetteur FuG 203 Kehl et d'un récepteur FuG 230 Straßburg, par les soins de l'observateur dans le nez de l'avion porteur, qui dirige l'engin à l'aide d'un " joystick ". Le suivi de la trajectoire s'effectue à l'œil nu et pour aider le navigateur, le missile est équipé de quatre fusées éclairantes, qui mettent près de deux minutes à se consumer. Dix-huit fréquences radio différentes sont utilisées, permettant le lancement simultané d'autant d'engins.

Le II./KG 100, principal utilisateur du Hs 293A, en lance 392, dont 171 atteignent leur cible, non sans succès. Trente-quatre navires sont coulés et au moins autant sont endommagés.

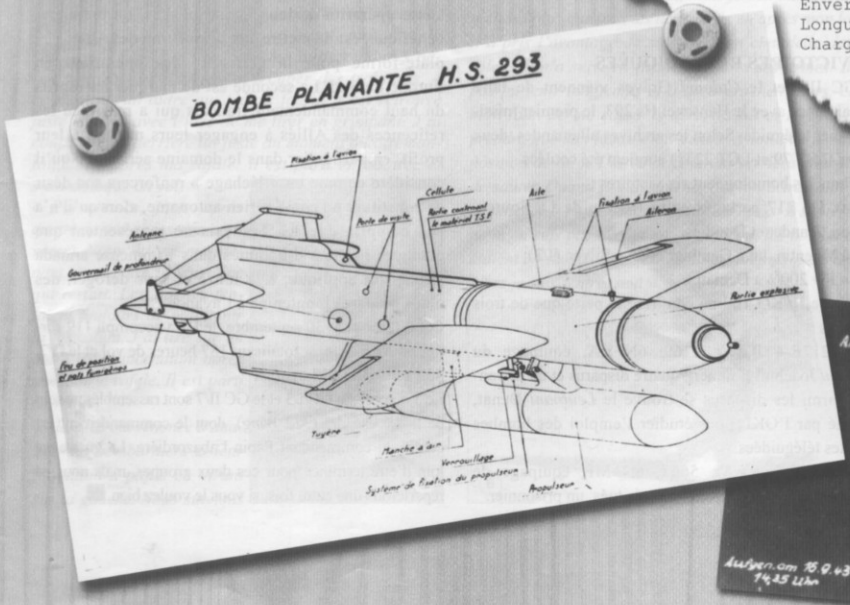
Hitler en interdit l'utilisation au-dessus de la terre ferme, craignant qu'un engin qui n'a pas explosé ne tombe entre les mains des Alliés et livre ses secrets. De toute façon, les Alliés ne sont pas longs à comprendre le fonctionnement du Hs 293 et parviennent à brouiller les émissions de l'avion-porteur. À la suite de la destruction du cuirassé italien *Roma* par une bombe planante téléguidée Fritz-X, Göring finira par interdire définitivement ces engins.

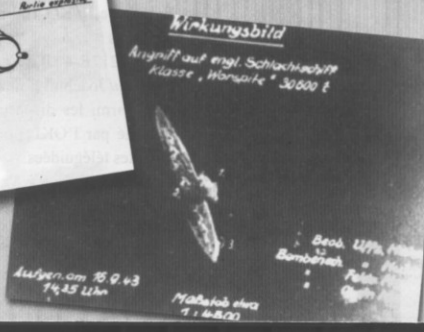
Henschel Hs 293A

Type : missile air-surface téléguidé.
Moteur : 1 moteur-fusée HWK 109-507B de 600 kgp.
Vitesse maxi : 945 km/h - Autonomie : 16 km
Poids en charge : 975 kg.

Envergure : 3,10 m
Longueur : 3,81 m
Charge offensive : 500 kg

Avions porteurs :
Do 217E-5 et K-2,
He 177A, Fw 200C





Une autre vue de l'alignement des Spitfire Mk. V du GC II/7 à Bône-Les Salines, avec au premier plan le JL244. (Collection J. Mutin)

un objet rond se dirigeant vers l'objectif et restant dans la même ligne que le bombardier qui suivait une route perpendiculaire à la sienne. Elle décrivit une courbe parabolique et je la vis s'incliner en un piqué plus accentué au dernier moment, pour toucher d'un coup direct le chaland de débarquement. La partie arrière de cette bombe émettait un jet de feu et elle semblait chercher son point de chute, comme un avion en flammes avec son chargement de bombes. Le chaland prit immédiatement feu, l'huile se répandit et brûla sur l'eau avec des flammes qui montaient à près de dix mètres. Quelques hommes furent tués. Les deux premières bombes larguées de deux avions différents touchèrent le même point du quai en béton, à cinq mètres du torpilleur français ».

SIX VICTOIRES REVENDIQUÉES

Le GC II/7 et le *Colonel* Graves viennent de faire connaissance avec le Henschel Hs 293, le premier missile air-mer téléguidé. Selon les archives allemandes, deux barges (LST 79 et LCT 2231) auraient été coulées.

Les Français homologuent six victoires :

– deux Do 217 partagés entre Hoarau de La Source, Bouton, Jeandet et Doudiès;

– un à Valentin, un à Gauthier et un à Silvan (I/3);

– un « Fw 200 » à Deniau.

En fait, le II./KG 100 ne confirme la perte que de trois appareils :

– Do 217E-4 *Wk.Nr.* 1169, 6N+KA, équipage du *Leutnant* Joachim Baumert, quatre disparus et un prisonnier. Parmi les disparus se trouve le *Leutnant* Denat, détaché par l'OKL pour étudier l'emploi des bombes volantes téléguidées.

– Do 217E-5 *Wk.Nr.* 5667, 6N+MP, équipage de l'*Unteroffizier* Rudolf Ruland, trois tués, un prisonnier.

– Do 217E-5 *Wk.Nr.* 5605, 6N+AN, équipage de l'*Unteroffizier* Ernst Bachmann, détruit à l'atterrissage à Istres à la suite de dommages subis en combat aérien.

UNE DOUBLE VICTOIRE

L'opération « Vésuve » s'achève le 4 octobre sur une victoire pour les deux parties engagées.

Les Allemands ont réussi à replier plus de 20 000 hommes et 350 tonnes de matériel de Corse et de Sicile. Ils ont laissé 55 Ju 52 dans l'aventure, dont un certain nombre abattus par les Beaufighter des N° 39 et 49 *Squadrons* de la NACAF.

Pour les Français, l'essentiel est atteint : la Corse est le premier territoire de la France à être libéré.

Cette opération a deux conséquences. La première, bénéfique, est de mettre à la disposition des Alliés une plate-forme pour la poursuite des opérations en Europe du Sud. La seconde est de marquer les esprits du haut commandement français qui a mal vécu les réticences des Alliés à engager leurs moyens à leur profit, en particulier dans le domaine aérien. Ce qu'il considère comme un « lâchage » renforcera son désir de constituer un corps aérien autonome, alors qu'il n'a pas compris que les Français ne représentent que quelques milliers d'hommes dans l'immense armada alliée, qui applique, à la lettre et sans déroger, des plans préparés longtemps à l'avance.

Entre le 17 et le 30 septembre, le I/3 a accompli 119 sorties en 43 missions, totalisant 187 heures de vol et le II/7, 407 sorties en 613 heures.

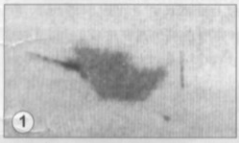
Le 3 octobre, le GC I/3 et le GC II/7 sont rassemblés au sein de la 1ère escadre (322 *Wing*), dont le commandement est confié au commandant Papin-Labazordière. La guerre est loin d'être terminée pour ces deux groupes, mais nous en reparlerons une autre fois, si vous le voulez bien. ■

Top: *The same line-up of GC II/7 Spitfire Mk.Vs at Bône-Les Salines, with JL244 in the foreground.*

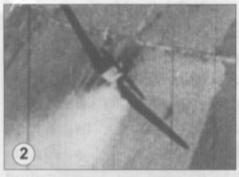
Dieu tout puissant !

« *Notre boulot était le même que d'habitude, escorter les bombardiers. Nous avons fait notre jonction au nord de Hambourg et nous devions les protéger jusqu'à leur objectif, à l'est du Berlin, et sur une partie du retour. Quinze minutes après le rendez-vous, nous avons vu 30 Me 109 arriver pour une passe à six heures sur le dernier* box *de B-17. Notre groupe de trois était la seule protection dans le secteur à ce moment-là, bien que je sois le chef du dispositif d'escorte. Nous avions un avantage de 1 000 pieds sur eux, alors j'ai emmené le* White Flight *(*Lieutenant *Sheldon Heyer,* Lieutenant *Cyril Doleac et moi) à l'attaque derrière les 109. Ils nous ont vus arriver et, bien qu'ils n'aient manifesté aucune intention d'abandonner les bombardiers, ils ont quand même redressé sur la gauche pour nous éviter.*

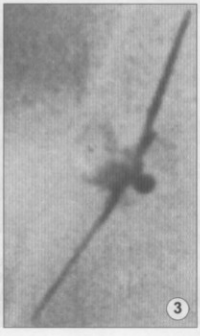
« *Nous sommes arrivés sur leur queue et chacun a choisi son Boche. À environ 300 mètres, plein arrière, j'ai tiré une rafale sur le mien et l'ai touché autour de l'habitacle. L'avion ennemi est parti sur le dos, en flammes.*


1

« *Ils essayaient de maintenir leur formation, mais un ou deux se détachaient pour tenter de nous prendre à revers. À environ 26 000 pieds, Doleac a dû se charger d'un qui avait réussi à se placer derrière nous, tandis que Heyer et moi continuions à poursuivre le reste. J'ai redressé derrière un autre avion ennemi, réussissant quelque coups au but à la racine d'aile et à l'incendier. Après une brève rafale, il est parti en vrille et le pilote a sauté vers 20 000 pieds.*

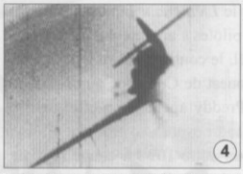

2

« *Heyer, à ma droite et dessous, en incendia un autre, puis il a dû me quitter pour s'occuper des traînards. À ce moment, un autre qui s'était faufilé s'est retrouvé juste dessous avec l'idée de me tirer en grimpant. J'ai coupé les gaz derrière lui juste au moment où il remontait. Juste après ma rafale, il est parti en abattée et s'est disloqué en vol.*


3

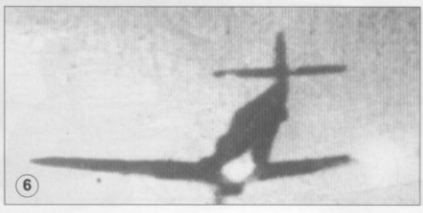
« *Par chance, juste après quatre de nos chasseurs arrivèrent. Nous étions maintenant cinq contre la vingtaine qui restait. Les Boches tentaient toujours de maintenir la formation. J'ai tiré sur un autre 109, l'incendiant après une courte rafale. Il est parti en vrille.*

« *Alors, ils ont renoncé à attaquer les bombardiers et leur formation a piqué en virant sur la gauche. Nous suivions juste derrière. J'ai réussi à en coincer un à l'extérieur du virage et je me suis rapproché pour l'envoyer au tapis.*


4

5

« *Quand ils ont éclaté leur formation, pour la première fois nos chasseurs se sont éparpillés pour la curée. Un 109 a redressé pour se placer dans ma queue et j'ai dû virer à l'intérieur – c'était la première fois que je ne poursuivais plus la formation – et, cette fois, pour nos chasseurs, c'était chacun pour soi. J'ai tiré une rafale, mais je l'ai manqué. Nous n'étions plus que tous les deux alors et, après mon loupé, il a pris l'avantage. Je suis parti en chandelle dans le soleil. Il m'a suivi en tirant de toutes ses armes. Il n'a pas pu tenir longtemps et a dû décrocher. Alors, ce fut mon tour. Je me suis mis derrière lui et il a dû comprendre que son heure était venue. Avant que je sois en position de tir, je l'ai vu bricoler sa verrière pour tenter de sauter. Quand je l'ai touché, l'avion a tressaillé et a commencé à piquer, mais le pilote a réussi à sauter et je ne m'en suis pas occupé. À ce moment, les bombardiers étaient au-dessus de leur objectif et moi presque à Berlin, alors je suis rentré, seul* ».


6

Le *Major* George E. Preddy à bord de l'avion dans lequel il sera tué, photographié peu après le 2 novembre 1944. La disposition des victoires semble quelque peu anarchique et, comme la plupart des pilotes de la 8th *Air Force*, Preddy a fait figurer ses victoires au sol, ainsi que les probables.
(NASM)

Extraits du film pris par la cinémitrailleuse de l'avion de Preddy, le 6 août 1944. Ils sont présentés dans l'ordre chronologique de ses victoires (remportées entre 11h10 et 11h45). (Greensboro Historical Museum)

As de l'aviation

Six Messerchmitt 109 en une seule sortie n'est pas un exploit banal. Cette performance est à mettre au crédit de l'un des plus grands as de la 8th *Air Force*, le *Major* George Earl Preddy, en date du 6 août 1944. D'ailleurs, cinq jours plus tard, il devait recevoir la *Distinguished Service Cross* pour cette réussite exceptionnelle.

George Preddy est né à Greensboro (Caroline du Nord), le 5 février 1919. Après un séjour dans le Pacifique, il est affecté avec le grade de *Captain* au 487th *Fighter Squadron* du 382nd *Fighter Group*, il arrive en Grande-Bretagne le 7 juillet 1943. Son unité vole alors sur P-47. Son premier succès, il le remporte le 1er décembre. Il est nommé *Major* à peu près au même moment où son escadrille est transformée sur P-51, en février 1944. Dès lors, tout va aller très vite. La veille de son exploit, il compte déjà 16,83 victoires confirmées, plus deux probables et trois avions endommagés.

Envoyé au repos, il revient pour prendre le commandement du 328th *Fighter Squadron*, toujours au sein du 382nd *Fighter Group*. Il rajoute deux victoires à son palmarès et devient le premier as américain du théâtre européen.

Le 25 décembre 1944, le 328 stationne à As (Y-29), en Belgique, depuis deux jours. Mais, la guerre ne connaît pas la trêve des confiseurs et Preddy décolle pour une nouvelle patrouille avec le *Lieutenant* James G. Cartree. Au moment où les deux pilotes s'apprêtent à rentrer pour célébrer les fêtes de Noël, le contrôle au sol leur demande de se rendre au sud-ouest de Coblence où des « hostiles » ont été repérés. Preddy aperçoit en effet un 109 qu'il engage en combat tournoyant. Au moment où il va appuyer sur la détente, un autre 109 lui coupe la route. Preddy ouvre le feu, atteignant l'avion ennemi à plusieurs reprises. La verrière est éjectée et le pilote saute. Sans perdre une seconde, Preddy retrouve son premier 109, s'en approche à bonne distance et l'atteint de plusieurs rafales. Le pilote allemand ne demande pas son reste et évacue également l'avion. Deux de plus !

Preddy et son ailier sont alors dirigés sur Liège, où des avions allemands sont en train de mitrailler des troupes américaines. Un Fw 190 est en effet aperçu, volant très vite et très bas. Preddy demande à Cartree de le couvrir pendant qu'il prend l'avion ennemi en chasse.

Installé depuis peu dans la forêt de Hurtgen, bordée par trois frontières, celles de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas, le 12ème groupe d'artillerie antiaérienne américaine est en état d'alerte renforcé. Équipé de tubes de 40 mm, mais surtout d'affûts quadruples de 12,7 mm, rapides et puissants, il protège avec efficacité le XIXème corps engagé dans la difficile bataille des Ardennes. Chaque batterie est reliée au système de guet qui permet aux servants de pointer leurs armes dans la bonne direction. Contre des avions volant pleins gaz au ras de la cime des arbres, leur temps de réaction doit être le plus court possible, car ils disposent de moins de dix secondes pour viser et tirer. Ils disposent de moins de temps encore pour identifier les avions sur lesquels ils pointent leurs armes. Ils opèrent souvent la distinction d'une manière empirique : les avions ennemis volent bas, les avions amis volent plus haut, généralement au-dessus du brouillard qui sévit depuis plusieurs jours dans le secteur.

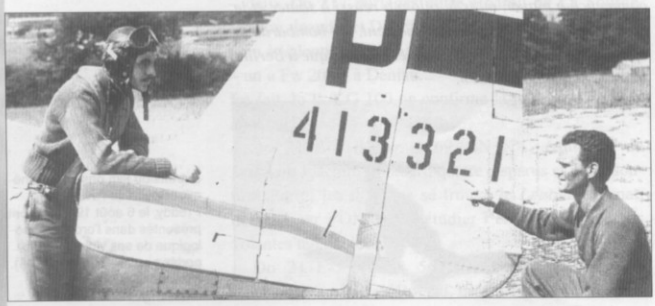
Tout à coup, le signal d'alarme retentit : « *Deux Me 109 arrivant par le sud-est à basse altitude, en train de mitrailler* ». Quelques secondes tard, les deux avions surgissent au ras de la cime enneigée des arbres. Les servants entendent distinctement le crépitement des mitrailleuses.

Les deux appareils se présentent droit sur une batterie de 12,7. En quelques secondes, le servant a pointé, visé et pressé la détente. Les tubes ont craché moins de 60 obus quand l'artilleur se rend compte de sa méprise. Il vient d'ouvrir le feu sur un Mustang ! Sa méprise est bien compréhensible; de face, à basse altitude, les gaz à fond, la silhouette du P-51 ressemble tragiquement à celle d'un 109.

Cartree, encadré par les traçantes, hurle à Preddy de dégager. Mais, il est trop tard. « *Cripes A' Mighty* » traverse un rideau de feu. Preddy éjecte sa verrière et se pose sur le ventre, à quelques centaines de mètres de la batterie qui a fait mouche. Soulagés d'avoir vu le Mustang réussir un atterrissage de fortune presque parfait, les servants se précipitent sur les lieux. L'avion ne prend pas feu, mais le pilote, toujours à son poste, ne bouge pas. Quand ils montent sur l'aile du Mustang, ils comprennent pourquoi. Deux balles de 12,7 mm ont mortellement touché le *Major* Preddy.

Le nombre de victoires attribué à Preddy est source de confusion. Officiellement crédité de 27,83 victoires aériennes en 1944, son palmarès est ramené à 25,83 par le *Fighter Victory Credits Board* en 1957. L'historien Frank Olynyk donne les chiffres de 26,83 sûres, 3 probables et 4 endommagés.

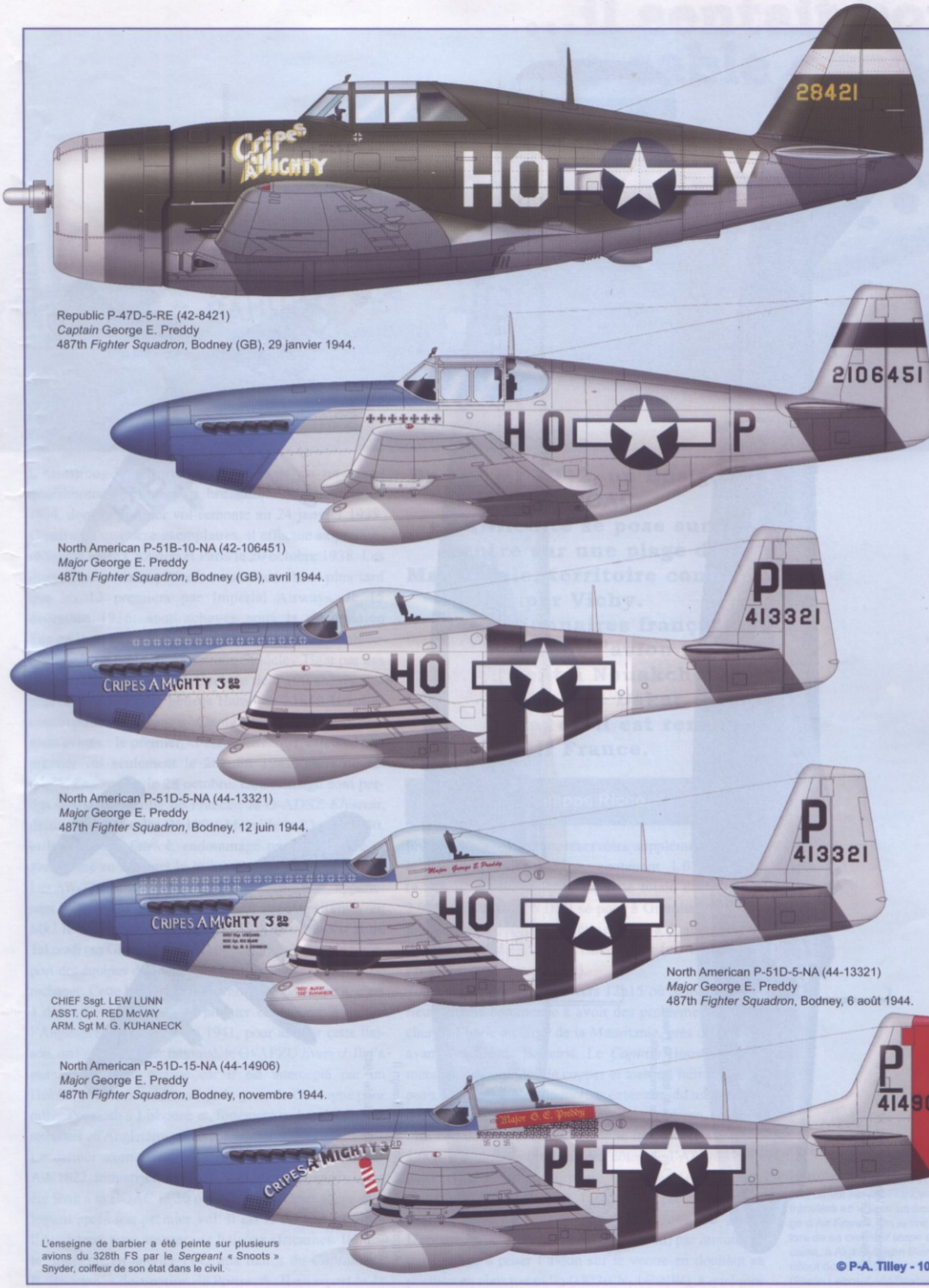
Preddy a baptisé tous ses avions *Cripes A' Mighty*, un anglicisme que l'on peut traduire par l'exclamation « Dieu tout puissant ! ». ■



Preddy, à gauche, en compagnie de son fidèle mécano, le *Sergeant* Lew Lunn. Ils posent tous deux pour la presse américaine invitée sur la base de Bodney, quelques jours après l'exploit du 6 août 1944. Lunn montre du doigt l'unique impact de balle reçu par le P-51 de son as de pilote lors de cet engagement. (Greensboro Historical Museum)

Palmarès de George Earl Preddy

01.12.43	1 Me 109	S Rheydt
22.12.43	1 Me 210	E Zuidersee
29.01.44	1 Fw 190	Malmédy
22.04.44	0,3 Ju 88	Stade
13.05.44	2 Me 109	Neubrandenburg
30.05.44	2,5 Me 109	Magdebourg
12.06.44	1 Me 109	SO Rennes
20.06.44	1 Fw 190	E Bernburg
	0,5 Me 410	E Bernurg
21.06.44	1 Me 109	E Magdebourg
18.07.44	1 Me 109	NE Rostock
	2 Ju 88	NE Rostock
21.07.44	0,5 Me 109	E Münich
29.07.44	1 Me 109	Naunburg
05.08.44	1 Me 109	S Hambourg
06.08.44	6 Me 109	Luneburg
02.11.44	1 Me 109	Merseburg
21.11.44	1 Fw 190	Merseburg
25.12.44	2 Me 109	SO Coblence



Republic P-47D-5-RE (42-8421)
Captain George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, Bodney (GB), 29 janvier 1944.

North American P-51B-10-NA (42-106451)
Major George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, Bodney (GB), avril 1944.

North American P-51D-5-NA (44-13321)
Major George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, Bodney, 12 juin 1944.

CHIEF Sgt. LEW LUNN
ASST. Cpl. RED McVAY
ARM. Sgt M. G. KUHANECK

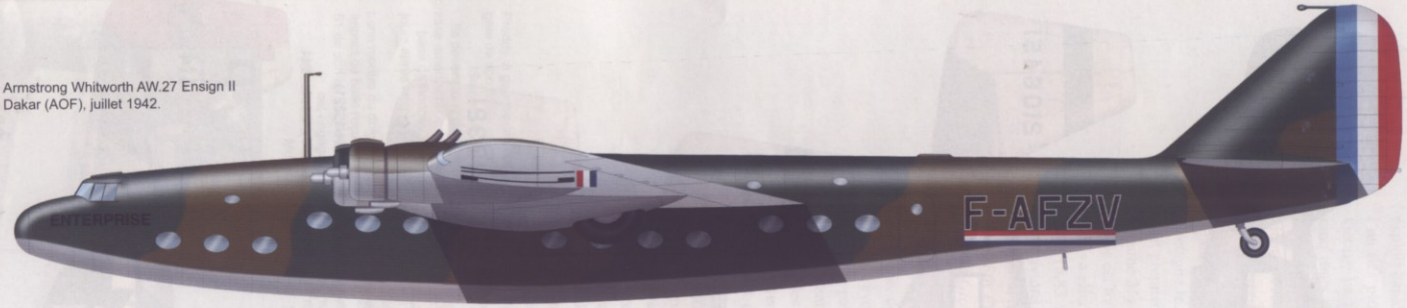
North American P-51D-5-NA (44-13321)
Major George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, Bodney, 6 août 1944.

North American P-51D-15-NA (44-14906)
Major George E. Preddy
487th *Fighter Squadron*, Bodney, novembre 1944.

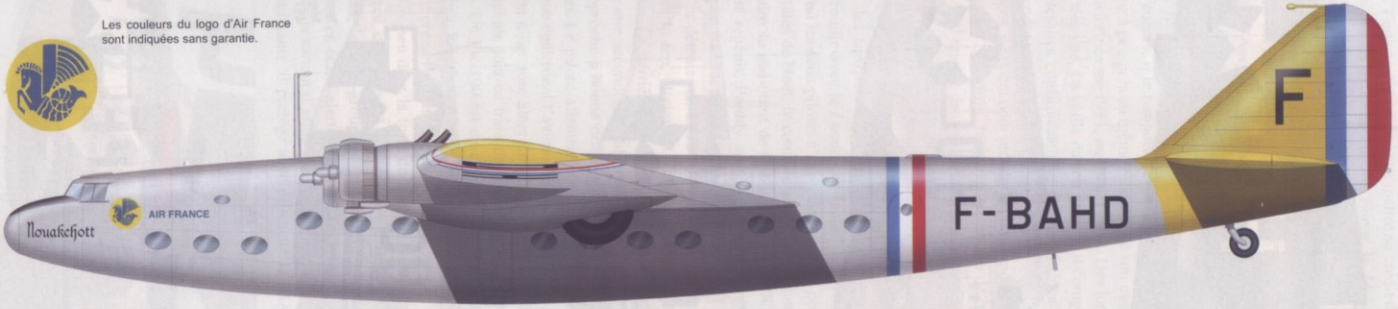
L'enseigne de barbier a été peinte sur plusieurs avions du 328th FS par le *Sergeant* « Snoots » Snyder, coiffeur de son état dans le civil.

© P-A. Tilley - 10.99

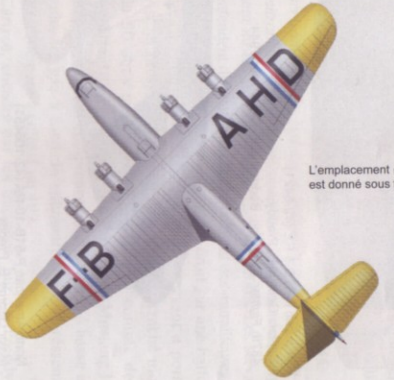
Armstrong Whitworth AW.27 Ensign II
Dakar (AOF), juillet 1942.



Les couleurs du logo d'Air France sont indiquées sans garantie.



Armstrong Whitworth AW.27 Ensign II
Air France
Marseille-Marignane (13), octobre 1942.



L'emplacement des lettres de l'immatriculation est donné sous toute réserve.

© P.A. Tilley - 11 99

...il sentait bon le sable chaud

En février 1942, un Ensign de la BOAC en difficulté se pose sur le ventre sur une plage de Mauritanie, territoire contrôlé par Vichy. Des légionnaires français désensablent l'avion et le conduisent à Nouakchott. Il gagne ensuite Dakar, puis Marignane, où il est remis à Air France.

Philippe Ricco

L'Armstrong-Whitworth AW-27 Ensign est un grand quadrimoteur de transport britannique, commandé en 1934, dont le premier vol remonte au 24 janvier 1938. Construit à quatorze exemplaires, il effectue sa première liaison entre Croydon et Paris le 20 octobre 1938. Les deux derniers exemplaires, commandés bien plus tard que les 12 premiers par Imperial Airways, le 15 décembre 1936, sont achevés sous la désignation Ensign II ou Mk. II, en raison notamment du remplacement de leurs moteurs Armstrong Siddeley Tiger par des Wright GR-1820 G 102A Cyclone de 1 100 ch, réputés plus fiables, avec des hélices Hamilton 23E50 107. Les constructions avancent très lentement sur ces deux derniers avions : le premier, G-AFZU *Everest*, effectue son premier vol seulement le 20 juin 1941, suivi du G-AFZV *Enterprise*, le 28 octobre. Deux Ensign sont perdus durant la bataille de France : le G-ADSZ *Elysean*, détruit au sol par des Bf 109 à Merville le 23 mai 1940, et le G-ADSX *Ettrick*, endommagé par une bombe et abandonné au Bourget le 1er juin 1940.

Les AW-27 Ensign encore en état de vol en 1942, appartenant à la BOAC, sont progressivement transformés en Mk. II et réquisitionnés pour assurer les liaisons entre Takoradi (au Ghana) et Le Caire (en Égypte), pour le transport des équipes de convoyage, personnalités et pièces de rechange. Cette ligne a été surnommée « *horseshoe* », c'est à dire « *fer à cheval* ». Le premier exemplaire à quitter l'Angleterre, le 9 novembre 1941, pour assurer cette liaison, est l'avant-dernier fabriqué, le G√AFZU *Everest*. Il n'a pas beaucoup de chance car il est intercepté par un Heinkel 111 alors qu'il traverse le golfe de Gascogne pour rallier Portreath à Lisbonne et, fortement endommagé, doit retourner en Angleterre pour réparations.

Le dernier exemplaire construit, numéro constructeur AW.1822, immatriculé G-AFZV et baptisé *Enterprise*, a été livré à la BOAC le 30 octobre 1941, deux jours seulement après son premier vol. Il est le second à quitter l'Angleterre pour assurer ces liaisons africaines. Il quitte Bramcote en janvier 1942 aux mains du *Captain* W. B. Houston, à destination de Portreath. Il en repart le 1er février, équipé de deux réservoirs supplémentaires sur le plancher de la cabine, contenant 1 010 gallons (4 585 l), portant ainsi la capacité totale de l'avion à 2 074 gallons (9 416 l). Il se pose à Gibraltar en fin de journée. Il en décolle le 3 février à 3h18 du matin à destination de Takoradi, via Bathurst (1) (en Gambie) et Freetown (en Sierra Leone).

Tout se passe bien jusque vers 12h15 où le moteur intérieur gauche commence à avoir des problèmes et à cracher de l'huile au large de la Mauritanie, près de 500 km avant l'escale de Bathurst. Le *Captain* Houston, commandant de bord, doit le couper et mettre l'hélice en drapeau. Peu après, c'est le moteur extérieur, du même côté, qui commence à donner des signes de faiblesse. Le commandant de bord décide alors de se rapprocher à environ 1 000 ft d'altitude (300 m) des côtes de l'Afrique française occidentale (Mauritanie et Sénégal) malgré le risque que cela représente, car il pense préférable de se poser en urgence sur la terre ferme que sur l'eau. L'appareil perd alors environ 100 ft (30 m) par minute, ce qui l'oblige à poser l'avion sur le ventre en donnant sa position en clair par radio (18°30'N, 16°2'W), à quelques

Le AW-27 Ensign II, remis en état de vol par les Français, est transféré en vol par un équipage d'Air France. On le voit ici lors de sa dernière étape africaine, à Alger-Maison Blanche, début octobre 1942.
(Photo Lebœuf, via Rostaing)

kilomètres de Nouakchott (en Mauritanie), à deux kilomètres de la plage. L'équipage abandonne l'avion sur place, au milieu des dunes. Ils sont rapidement secourus par un Short Sunderland du N° 204 *Squadron* de la RAF alerté par l'appel radio. L'hydravion, piloté par le *Flight Lieutenant* E. M. Ennis, survole le quadrimoteur posé sur le sable pour finalement récupérer le *Captain* Houston et son équipage sur la plage.

L'avion, en parfait état, est trouvé là le 12 février par une patrouille de légionnaires qui en rendent compte au capitaine commandant la garnison. Ils reçoivent alors l'autorisation de tenter sa « remise sur pieds ». Ils creusent le sable sous les roues et réussissent ainsi à sortir le train d'atterrissage qui tombe et se verrouille. Toute la compagnie s'y met pour le sortir tant bien que mal de son trou, en creusant deux tranchées en pente douce. Il est ensuite traîné jusqu'à la plage, puis remorqué sur plusieurs kilomètres à travers le dunes pour se trouver, un mois plus tard, sur le terrain de Nouakchott où commence sa remise en état. Il reçoit alors l'immatriculation provisoire de F-AFZV, en remplaçant simplement le G par un F à la peinture.

Début mars, la compagnie Air France se voit proposer cet avion. M. Larcher est chargé par le conseil d'administration de faire les vérifications nécessaires pour déterminer s'il est possible d'utiliser cet avion. Une nouvelle immatriculation lui est dès lors attribuée : F-BAHD (il est parfois indiqué, par erreur, F-BAHO, y compris dans certaines archives officielles). Il faut aussi examiner la possibilité de disposer de rechanges. La cellule a alors environ 800 heures et les moteurs 60 heures. Le point le plus épineux semble être les pneus (certainement très abîmés par l'opération de remorquage). Comme les Ensign avaient été auparavant en service sur Paris-Londres et Londres-Marseille, Air France se met à la recherche de ces précieux pneus, en mai, au Bourget et à Marignane. Au mois de juin, il semble que des pneus et des pièces de rechanges aient été trouvés au Bourget, mais il reste encore à obtenir l'accord des autorités allemandes pour en disposer.

Une compagnie de légionnaires désensable l'Ensign et le transporte à Nouakchott.

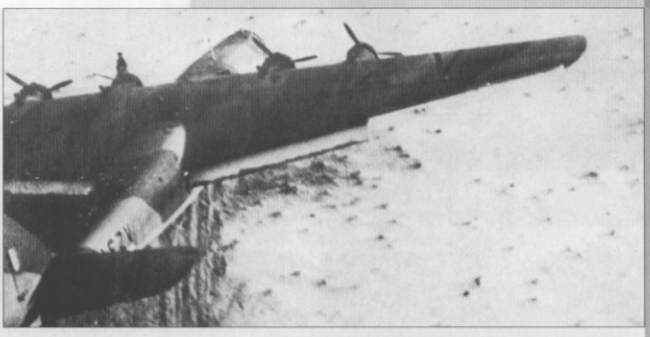
L'avion est finalement pris en charge par Air France en juillet 1942. Celle-ci effectue un premier vol d'essais de 15 minutes à Nouakchott le 15 juillet, suivi d'un second de 55 minutes le 21. L'avion est alors transféré à Dakar le 27 juillet en 1h45 de vol, pour achèvement des travaux. Le camouflage britannique est décapé et sa pseudo-immatriculation française est remplacée par celle, plus officielle, de F-BAHD. Il est aussi rebaptisé *Nouakchott* et reçoit les bandes tricolores réglementaires de Vichy, ainsi que le nom de la compagnie Air France sur le fuselage. Selon certaines sources, il semble que l'avion effectue alors quelques vols entre Port Étienne (2) (en Mauritanie), Dakar (au Sénégal), Bamako et Gao (au Mali). Ces informations non confirmées doivent être prises avec précautions et paraissent assez peu vraisemblables.

Au mois de septembre, l'avion est prêt à être ramené sur le territoire métropolitain français par l'équipage de la compagnie, MM. Fulachier et Merelard. Le gouvernement général de l'AOF propose d'en profiter pour envoyer une certaine quantité de denrées destinées au Secours National. Cependant, il refuse d'autoriser l'envoi de denrées pour la coopérative d'Air France. Celle-ci saisit l'échelon de Vichy de la question en vue d'effectuer une démarche auprès des ministères des Colonies et de l'Air pour que le deuxième envoi soit autorisé.

Le F-BAHD est enfin transféré de Dakar à Alger-Maison Blanche où il est présent début octobre. Il doit ensuite être convoyé à Marignane, mais le problème de la traversée de la Méditerranée se pose : doit-elle être effectuée de jour ou de nuit ? De jour, on peut redouter que sa silhouette provoque des incidents avec les avions des

Après s'être posé sur le ventre dans les dunes, l'Ensign est désensablé par des légionnaires français qui réussissent à sortir les trains d'atterrissage et à le remorquer jusqu'au terrain de Nouakchott. Il porte alors encore ses marques d'origine. (Collection J. Mutin)

belligérants; de nuit, il court les risques inhérents aux vols de nuit. La décision est finalement prise de décoller d'Alger environ une heure avant le jour, de telle manière qu'il parcoure la zone comprise entre l'Afrique du Nord et les Baléares avant l'aube, le survol entre les Baléares et Marignane comportant beaucoup moins de risques de rencontre avec les appareils belligérants. Air France demande tout de même à l'équipage s'il a suffisamment en mains l'appareil pour décoller d'Alger et parcourir la première étape du parcours de nuit. De plus, aussitôt ramené en France, il y a lieu d'aviser de son arrivée le secrétariat d'État à l'Aviation et de demander que l'appareil subisse sans retard les épreuves nécessaires à l'obtention de son certificat de navigabilité (CdN).

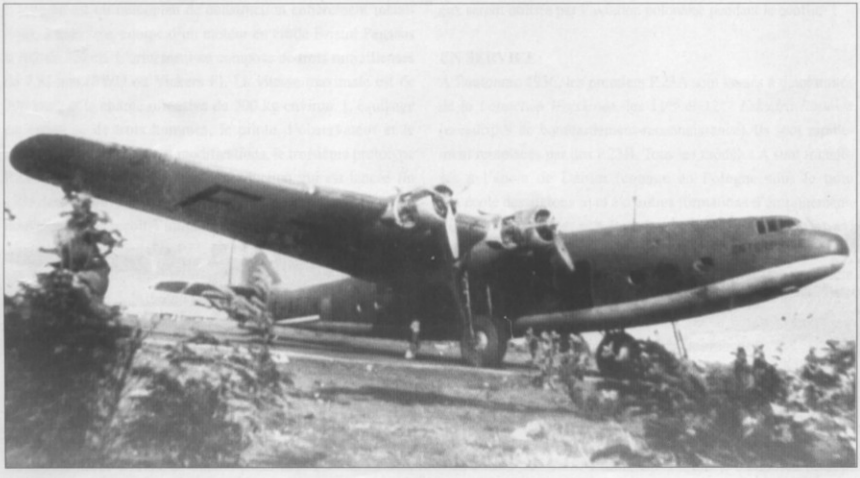


L'Ensign tel que l'on trouvé les légionnaires français sur la plage près de Nouakchott. Le sable ayant amorti le choc, l'avion est quasiment intact. La photo passe pour avoir été prise par l'équipage du Sunderland venu recueillir celui de l'Ensign, dont on aperçoit l'un des membres devant.

L'avion arrive finalement à Marignane dans la première quinzaine d'octobre avec seulement 511 kg de charge destinée à la coopérative d'Air France. Une charge importante de colis sans manifeste était aussi à bord. La question se pose alors de l'utilisation de l'appareil. La direction de la compagnie demande, après obtention du CdN, d'utiliser autant que possible l'avion, dans la limite où cela demeure possible en l'absence de rechanges. Il effectue un vol d'essais d'une heure cinquante à Marignane, au Centre d'études en vol, le 4 novembre 1942, avec à son bord MM. Fulachier, Polart, Bret, Soulié, Toudic et une autre personne, probablement pour l'obtention du fameux CdN. L'avion, dépourvu d'aménagement intérieur, accuse alors 16 025 kg à vide, auxquels il convient d'ajouter les 4 860 l de carburant contenus dans ses 6 réservoirs d'ailes. Il est jugé sain, aucun vice particulier n'est mis en évidence. Il est alors restitué à Air France. Cependant, en raison de l'invasion de la zone Sud par les Allemands, Air France décide de replier cet avion sur le terrain de Montaudran où se situent les ateliers de maintenance de la compagnie. Il s'y rend par un ultime vol le 11 novembre 1942, en compagnie de plusieurs autres avions d'Air France, repliés eux aussi en hâte sur Toulouse (Amiot 354 et 370, Farman 2233 et Dewoitine 338) et sur Vichy (Dewoitine 338 et Bloch 220).

Malgré les rumeurs, si la Luftwaffe a jamais récupéré un Ensign, ce n'est pas celui d'Air France.

Malgré cela, les Allemands ne tardent pas à le récupérer. Ils en prennent officiellement possession en décembre 1942 (un Ensign figure en effet sur la liste des 1 876 avions saisis par les Allemands après l'invasion de la zone « libre »). Le ministère de l'Air allemand mandate la Lufthansa pour étudier tous les avions d'Air France afin de déterminer lesquels peuvent être employés par la Luftwaffe ou par la Lufthansa elle-même. Dans un courrier du 2 mars 1943, la Lufthansa conclut à propos du fameux Ensign : *« L'avion concerné est un avion de ligne britannique d'un modèle obsolète, réquisitionné par les Français en Afrique occidentale et remis en état par leur soins. Si les autorités allemandes ne sont pas intéressées par la cellule, la Lufthansa est vivement intéressée par l'attribution des quatre moteurs Cyclone dont elle a un besoin urgent pour maintenir un stock suffisant de moteurs de rechanges pour garder opérationnelle sa flotte de DC-3 ».*



Pour effectuer les premiers vols d'essai, les Français ont remplacé le drapeau de dérive par les bandes tricolores sur le gouvernailet remplacé le « G » de l'immatriculation d'origine par un « F ».
L'avion est vraisemblablement photographié à Dakar, peu après son transfert en juillet 1942, et porte encore le nom *Enterprise* sur le nez.
(Collection A.J. Jackson)

Ci-dessus : cette photo a été prise à Marignane, fin octobre ou début novembre 1942. L'avion est aux couleurs d'Air France et porte son nouveau nom de baptême, *Nouakchott*, bien lisible sur le nez. (Collection Bousquet)

Ci-dessous : cette vue de face montre bien l'allure trapue de ce quadrimoteur d'avant-guerre. Il est ici à Marignane, où il fut notamment essayé par le CEV. À l'arrière plan, le premier Laté 631, baptisé *Maréchal Pétain*. (Collection Bousquet)

Ils démontent donc les quatre précieux moteurs Wright et abandonnent la cellule à Montaudran. Les autorités allemandes ordonnent son ferraillage sur place en décembre 1943. Un bilan établi par Air France en date du 31 mai 1944 confirme que ce ferraillage a bien été réalisé.

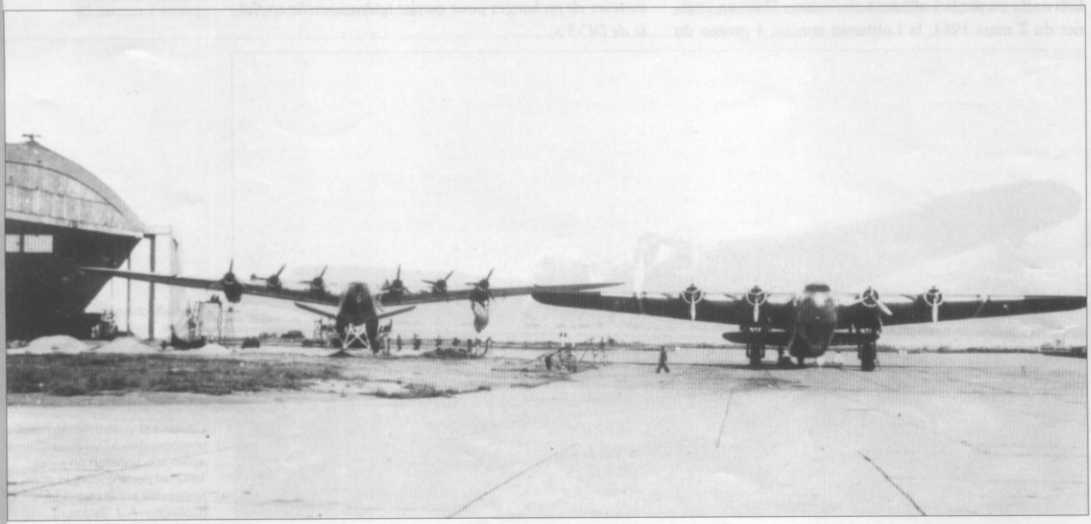
Selon certaines sources, un Ensign aurait été récupéré par les Allemands qui l'auraient équipé avec des moteurs Daimler Benz pour le transformer en transport de personnalités. Il aurait subi des essais assez intensifs et aurait donné satisfaction aux pilotes d'essais et aux personnels techniques du RLM. Mis en œuvre par la Luftwaffe, il aurait été aperçu en Finlande, puis on en perd sa trace. Il ne peut s'agir, comme on a pu le supposer, du G-AFZV / F-AFZV / F-BAHD *Nouakchott*, qui a été détruit sur le territoire français sans revoler. Il ne pourrait s'agir que du G-ADSX *Ettrick* récupéré au Bourget mais, de source britannique, celui-ci aussi aurait été détruit avant sa capture par les Allemands (sabotage « diplomatique » ou réel?). Cette hypothèse est d'ailleurs plus logique car les Allemands n'avaient pas de raison de remplacer le Wright Cyclone (qu'ils connaissaient bien), mais le *Ettrick* était un Mk. I, équipé de moteurs Tiger anglais pour lesquels les Allemands n'avaient aucune pièce de rechange.

NOTES

(1) Bathurst est l'actuelle ville de Banjul, capitale de la Gambie.
(2) Actuellement Nouadhibou, dans la presqu'île du Cap Blanc.

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier MM. Attenoux, Borget, Bousquet, Esperou, Ferry, Jackson, Lorant, Mermet, Mutin, Pelletier, Petit, Rostaing et Soumille, pour leur aide précieuse.



Le Karas au combat

LORSQUE ÉCLATE la Seconde Guerre mondiale, l'aviation militaire polonaise vient juste de commencer sa modernisation. Bien que déjà dépassé, le PZL P.23 Karas va se retrouver aux premières loges. Sans doute mal employés, mais écrasés sous le nombre, ses équipages vont mener un combat courageux avec l'énergie du désespoir. Ils en paieront le prix fort.

Przemyslaw Skulski

NAISSANCE D'UNE CARPE

Au début des années trente, la *Lotnictwo Wojskowe* (force aérienne) commence à moderniser son matériel. À cette époque, de nombreux nouveaux modèles voient le jour, parmi lesquels un appareil destiné à remplacer les vieux Bréguet XIX et Potez 25. Les travaux sont menés par le bureau d'études des *Polskie Zaklady Lotnicze* (Ateliers de l'aviation polonaise) à Varsovie, dirigé par Stanislaw Prauss. Cette nouvelle machine doit beaucoup à l'expérience amassée avec le PZL 13, un avion de transport léger.

Le premier prototype, dénommé P.23/I, vole en juillet 1934. L'appareil est un monoplan de construction entièrement métallique, à train fixe, équipé d'un moteur en étoile Bristol Pegasus II M2 de 570 ch. L'armement se compose de trois mitrailleuses de 7,92 mm (PWU ou Vickers F). La vitesse maximale est de 300 km/h et la charge offensive de 700 kg environ. L'équipage est constitué de trois hommes, le pilote, l'observateur et le mitrailleur. Après quelques modifications, le troisième prototype P.23/III sert de maquette pour la production qui est lancée fin 1935 dans la nouvelle usine WP-1 de PZL à Varsovie-Okecie. Ce nouvel appareil reçoit l'immatriculation militaire « 44 » et la dénomination officielle de PZL P.23A Karas (carpe crucienne). Les premiers exemplaires de série sortent en juin 1936. Seuls 40 P.23A sont livrés à la *Lotnictwo Wojskowe* (n°s 44.4 à 44.43), car, entre-temps, une nouvelle version est mise en chantier.

Le second prototype P.23/II reçoit un moteur Bristol Pegasus VIII de 680 ch et quelques modifications touchant aux stabilisateurs horizontaux et à la suppression des volets automatiques. Cette nouvelle version est baptisée PZL P.23B. La production démarre à l'automne 1936 et les premiers exemplaires entrent en service au début de l'année suivante. En tout 210 P.23B sont construits (n° 44.44 à 44.253) jusqu'en février 1938. Des modifications sont apportées à différents lots en cours de fabrication, dont le dernier est baptisé Karas II.

En 1936, la Bulgarie commande douze exemplaires d'une version export, se différenciant par une mitrailleuse avant fixe supplémentaire, des moteurs Gnôme-Rhône 14kfs de 930 ch et un fuselage allongé et mieux profilé. Dénommé P.43, ce modèle est baptisé Czajka (mouette) en Bulgarie. Au cours de l'été, ce pays commande 42 nouveaux exemplaires, équipés de GR 14N-01, souvent connus sous la dénomination de P.43B. L'usine PZL en livre 33 pendant l'été 1939 et le reste sera bloqué à Varsovie. Deux d'entre eux seront utilisés par l'aviation polonaise pendant le conflit.

EN SERVICE

À l'automne 1936, les premiers P.23A sont versés à deux unités de la *Lotnictwo Wojskowe*, les 11ème et 12ème *Eskadra Liniowa* (escadrilles de bombardement-reconnaissance). Ils sont rapidement remplacés par des P.23B. Tous les modèles A sont transférés à l'école de Deblin (connue en Pologne sous le nom d'« école des aiglons ») et à d'autres formations d'entraînement. Fin 1938, les 4ème et 6ème *Pulk Lotniczy* (régiments d'aviation) sont les dernières unités à être transformées sur P.23B.

Au printemps 1939, l'aviation polonaise subit une complète réorganisation. Les unités aériennes sont regroupées en fonction des besoins du haut commandement. De ce fait, les formations de première ligne sont réparties en deux branches :

– la *Lotnictwo Dyspozycyjne* (aviation « réservée »), une formation tactique indépendante sous les ordres directs du commandant en chef, consistant en une *Brygada Polcigowa* (brigade de chasse) et une *Brygada Bombowa* (brigade de bombardement);

– la *Lotnictwo Armijne* (aviation d'armée), composée de sept

PZL P.23Bs of 42th Eskadra Rozpoznawcza (reconnaissance squadron) at Torun, Summer 1939. The unit's C/O was Capt. Waclaw Waltera.

Des PZL P.23B de la 42ème *Eskadra Rozpoznawcza* sur le terrain de Torun, à l'été 1939. Cette escadrille était commandée par le capitaine Waclaw Waltera.

(Toutes les photos proviennent des collections de l'auteur, de Wojciech Sankowki et de Tomasz Kopanski).

Un P.23B de la 12ème *Eskadra Liniowa* pendant les grandes manœuvres de l'été 1938. L'empennage arrière est entièrement blanc.

formations tactiques en appui des six armées terrestres et du groupe de combat autonome de Narew.

Ces nouvelles dispositions entraînent la dissolution de certaines escadrilles, tandis que leurs Karas sont répartis entre les autres unités, sauf une vingtaine de P.23B qui sont modifiés avant d'être versés à l'école de Deblin. Les autres *Eskadra Liniowe* sont rebaptisées *Eskadra Bombowa Lekka* (escadrilles de bombardement léger – *EBL*) ou *Eskadra Rozpoznawcza* (de reconnaissance – *ER*). Par exemple, la 22ème *Eskadra Liniowa* devient la 22ème *Eskadra Bombowa Lekka* et la 41ème *Eskadra Liniowa*, la 41ème *Eskadra Rozpoznawcza*.

L'ensemble tactique le plus important devient alors la *Brygada Bombowa*, commandée par le colonel Wladislaw Heller, sur laquelle doit reposer le poids de la bataille aérienne en cas de conflit. Elle est chargée d'intervenir sur le champ de bataille et d'attaquer les terrains d'aviation de l'ennemi ainsi que ses moyens de transport. Selon les accords militaires alors en vigueur, aucune action ne peut être entreprise sur le territoire du Reich sans consultation préalable avec la France et la Grande-Bretagne.

Cette brigade comprend :

– le *Zgrupowanie Bombowe* (groupement de bombardement), composé des 211ème, 212ème, 216ème et 217ème *Eskdra Bombowa*, toutes sur P.37 Los;

– la I/2 *Dywizjon Bombowy Lekki* (division de bombardement léger), composée des 21ème et 22ème *EBL*, sur P.23B Karas;

– la II/6 *Dywizjon Bombowy Lekki*, composée des 64ème et 65ème *EBL*, sur P.23B Karas;

– la 55ème *Samodzielna Eskadra Bombowa Lekka* (escadrille autonome de bombardement léger), sur P.23B Karas.

EN GUERRE

Après la crise des Sudètes, en mars 1939, la *Lotnictwo Wojskowe* décrète la mobilisation permanente. Les sous-officiers et les officiers de réserve sont incorporés aux unités de première ligne. Le 23 août 1939 intervient la mobilisation générale. La première mesure consiste à transférer toutes les unités de combat sur des terrains de campagne inconnus de la Luftwaffe. C'est la raison pour laquelle l'aviation polonaise ne perd pratiquement aucun avion au sol pendant les tout premiers jours de la guerre.

Le 1er septembre 1939, au moins 114 P.23 se trouvent encore en première ligne : une cinquantaine au sein de la *Brygada Bombowa* et 64 au sein des escadrilles de la *Lotnictwo Armijne*. En outre, on compte 10 P.23A et 37 P.23B en ateliers, 10 P.23B en réserve et 25 P.23A et 5 P.23B dans les unités d'entraînement.

LA *BRYGADA BOMBOWA*

Le gros de la *Lotnictwo Wojskowo*, disposant des équipages les plus expérimentés et les mieux entraînés de l'aviation polonaise, ne jouera pas le rôle qui aurait dû être le sien pendant la campagne. Cette unité ne sera jamais engagée en masse et la plupart des missions seront effectuées par des formations réduites. Elle se heurtera aussi à d'autres problèmes, comme la désorganisation des communications et du ravitaillement (pénurie de carburant), le faible taux de disponibilité des avions de combat et une mauvaise coordination avec la chasse. Son équipement posera aussi de sérieux problèmes. Seul le P.37 Los, rapide et bien armé, justifiera le titre de bombardier moderne. Le P.23B avec sa vitesse de pointe de 300 km/h et sa faible maniabilité constituera une proie facile pour la chasse et la *flak* allemandes.

LA I/2 *DYWIZJON BOMBOWY LEKKI*

Cette division, sous les ordres du commandant Jan Bialy, rassemble les 21ème et 22ème *EBL*, toutes deux équipées en P.23B. Elle est mise sur le pied de guerre les 24 et 25 août 1939. Deux jours plus tard, la I/2 *Dyon* (abréviation pour *Dywizjon*) se déplace sur son terrain de campagne près de Radom.

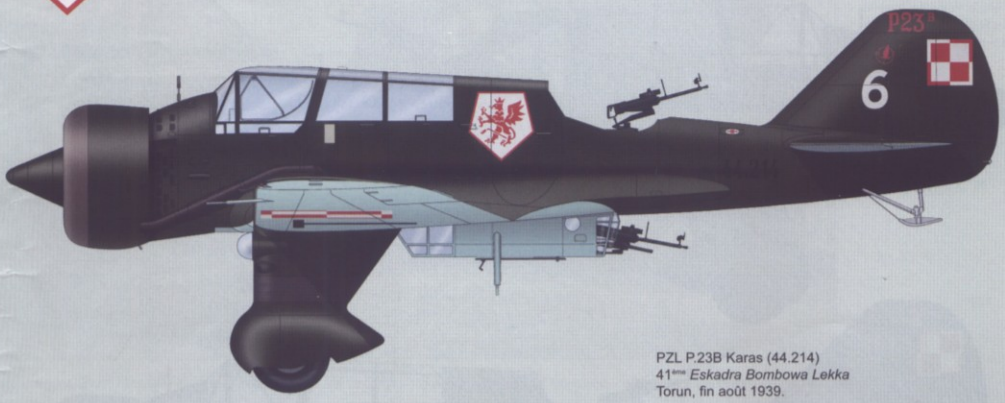
Elle reste inactive au cours de la première journée de guerre. Les premières missions sont entreprises le 2 septembre avec une reconnaissance au-dessus du secteur Czestochowa - Oppeln. L'équipage de l'adjudant-chef Gebicki (observateur et chef de bord) bombarde un objectif industriel à Ohlau, en Allemagne (aujourd'hui Olawa, en Pologne). Il s'agit de l'une des rares actions offensives sur le territoire du Reich de toute la campagne.

Le 3 septembre, deux sections de la 21ème *EBL* et trois de la 22ème (soit en tout 15 P.23B) attaquent une colonne de blindés dans la région de Czestochowa - Radomsko (sud-ouest de la Pologne). Les Karas sont armés de quatre bombes de 100 kg et, après les avoir larguées, ils effectuent une passe de mitraillage. Cette attaque est couronnée de succès, puisque le XVI *Panzer Korps* est stoppé dans sa progression pendant quarante huit heures. Mais les pertes du côté polonais sont élevées, principalement en raison d'une mauvaise technique de bombardement. Les Karas se sont présentés sur l'objectif avec un intervalle de dix minutes entre chaque section, laissant aux Allemands le temps de leur préparer une chaude réception. Quelques appareils sont également tombés victimes des chasseurs des 1./JG 76 et 3./JGr.102 [1] en maraude dans le secteur (deux chasseurs allemands étant revendiqués par les mitrailleurs polonais).

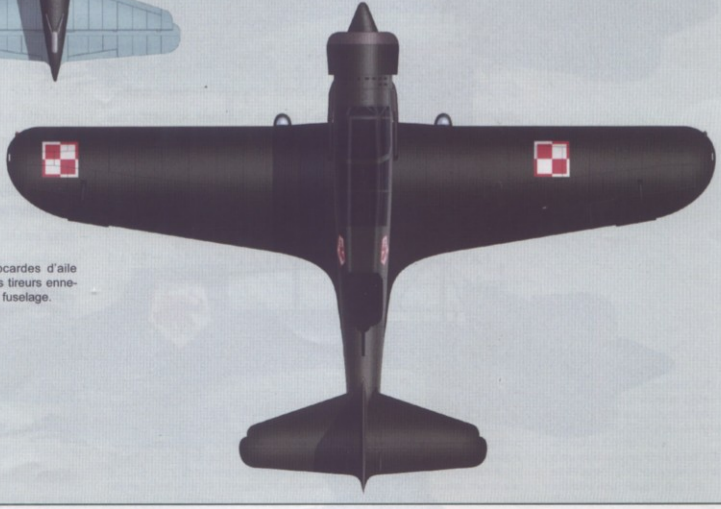
La mission est renouvelée dans l'après-midi. Les pertes de la journée s'élèvent à 8 machines détruites et de nombreuses autres

A PZL P.23B of 12th Eskadra Liniowa (reconnaissance-bomber squadron) during the Summer 1938 exercises. The whole tail is painted in white.

[1] Pour le JGr.102, trois victoires sont revendiquées dans le secteur de Radomsko par le *Hauptmann* Hannes Gentzen, l'*Oberleutnant* Kellner-Steinmetz et le *Leutnant* Meßner [NRLR].

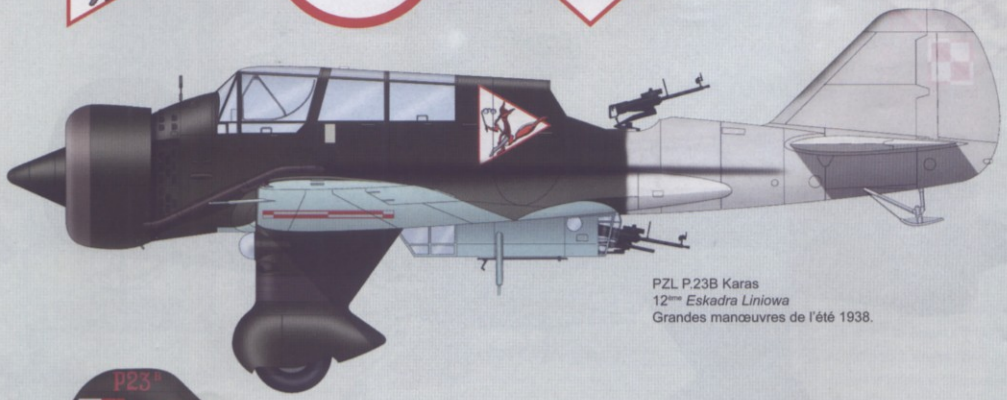


PZL P.23B Karas (44.214)
41ème *Eskadra Bombowa Lekka*
Torun, fin août 1939.

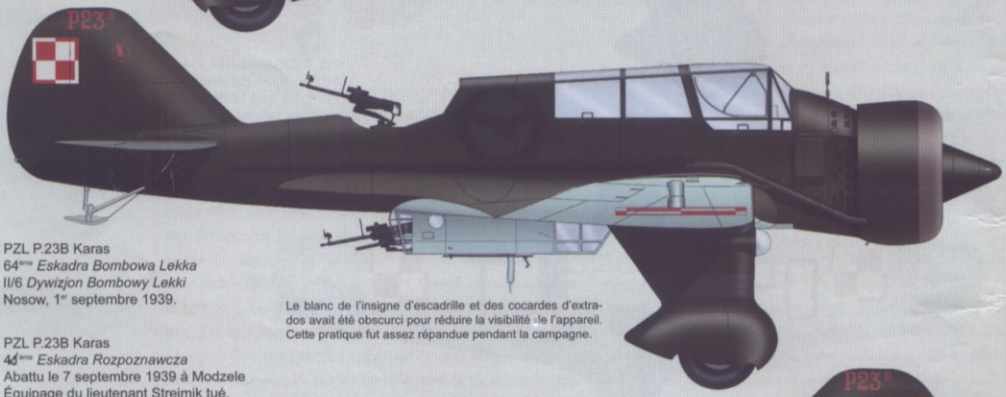


La disposition asymétrique des cocardes d'aile avait été adoptée pour éviter que les tireurs ennemis puissent centrer leur visée sur le fuselage.

© P-A. Tilley - 11.99



PZL P.23B Karas
12ème *Eskadra Liniowa*
Grandes manœuvres de l'été 1938.

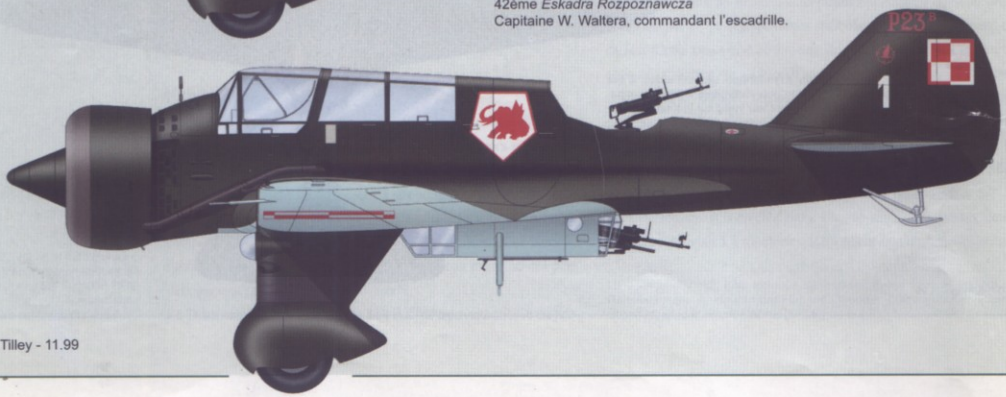


PZL P.23B Karas
64ème *Eskadra Bombowa Lekka*
II/6 *Dywizjon Bombowy Lekki*
Nosow, 1er septembre 1939.

Le blanc de l'insigne d'escadrille et des cocardes d'extrados avait été obscurci pour réduire la visibilité de l'appareil. Cette pratique fut assez répandue pendant la campagne.

PZL P.23B Karas
4ème *Eskadra Rozpoznawcza*
Abattu le 7 septembre 1939 à Modzele
Équipage du lieutenant Strejmik tué.

PZL P.23B Karas
42ème *Eskadra Rozpoznawcza*
Capitaine W. Waltera, commandant l'escadrille.



© P-A. Tilley - 11.99

Le capitaine Kazimierz Slowinski, commandant la 22ème *Eskadra Bombowa Lekka*, monte à bord de son P.23B Karas. La photo a été prise sur le terrain de Cracovie au printemps 1939. Slowinski et son équipage seront tués le 3 septembre au cours d'une attaque de blindés près de Radomsko. On note l'inscription « Karas II » sur la dérive.

endommagées. Parmi les tués figure le commandant de la 22ème *EBL*, le capitaine Kazimierz Slowinski.

Les 4 et 5 septembre, l'activité des deux *EBL* tourne au ralenti et se limite à quelques sorties de reconnaissance. La plupart des appareils sont en réparation. Le 5 au soir, la I/2 *Dyon* se replie sur Podolow et le lendemain sur Marianow. Avec une Luftwaffe entièrement maîtresse du ciel, c'est la seule manière d'éviter l'anéantissement au sol.

Le 7 septembre, 9 Karas de la division effectuent un raid de bombardement sur des troupes allemandes au nord de Lodz. Sur le chemin du retour, ils sont assaillis par des Bf 109. Au terme d'un terrible combat aérien, un Messerschmitt est revendiqué par les mitrailleurs polonais, mais au moins trois Karas sont abattus.

Le dernier jour de combat de la I/2 *Dyon* se situe le 11 septembre, quand quelques appareils mènent à bien des missions de reconnaissance avant que la totalité des Karas en état de vol soit repliée sur Falencze, où stationne déjà la II/6 *Dyon*. Les avions sont abandonnés sur place et le personnel déplacé vers le sud où il attendra des bombardiers promis par les Français et les Anglais, qui n'arriveront jamais. Le 17 septembre, après l'invasion soviétique, le personnel franchit la frontière et se réfugie en Roumanie.

Pendant la campagne, la I/2 *Dyon* a accompli 70 sorties, lancé 22 tonnes de bombes et revendiqué quatre victoires. Sur les 20 Karas engagés, 11 ont été perdus et 9 reversés à la II/6 *Dyon*.

LA II/6 *DYWIZJON BOMBOWY LEKKI*

Sous les ordres du commandant Alfred Peszke, cette division s'installe à Nosow (près de Biala Podlaska) à la mobilisation. La première mission se déroule le 2 septembre. La totalité des appareils disponibles, armés d'une bombe de 600 kg chacun, attaque avec succès des troupes blindées dans un secteur entre Czestochowa et Klobuck. Cependant, au moins neuf d'entre eux sont descendus, avec de nombreuses pertes en vie humaine. Les survivants gagnent directement leur nouveau terrain, situé à Franopol. Malgré de nouvelles pertes au cours des jours suivants, la II/6 *Dyon* accomplit plusieurs sorties de reconnaissance sur le sud-ouest de la Pologne.

Elle est engagée en masse à nouveau le 7 septembre, lorsque tous les appareils en état de vol s'en prennent à des unités allemandes près de Rodan. Les Polonais mettent en œuvre une tactique complètement insensée, consistant à harceler l'ennemi par sections de trois appareils à une demi-heure d'intervalle. Dès que les avions rentrent au terrain, ils sont réarmés et ravitaillées et repartent aussitôt au combat. Les Allemands ont tout le loisir d'organiser leur défense et de faire appel à l'aviation, et pourtant, la II/6 *Dyon* ne déplore aucune perte ce jour-là ! Peut-être la tactique des Polonais a-t-elle décontenancé les Allemands ?

Les directives de réorganisation du 10 septembre demandent à la brigade de bombardement de porter les effectifs de la II/6 *Dyon* au niveau de sa dotation par le transfert des Karas encore en état à la I/2 *Dyon* et aux 32ème et 42ème escadrilles de l'aviation de coopération. Toutefois, ces dispositions n'apportent qu'une amélioration temporaire de la situation. Le 11 septembre, la division doit être repliée sur Wielick, puis Falencze. Elle effectue encore de nombreuses missions de reconnaissance sur la Pologne centrale à partir de ces aérodromes.

La dernière grande action se déroule le 14 septembre. Des appareils de la 64ème *EBL* bombardent des objectifs dans les secteurs de Rawa Ruska (actuellement Rava Roussakïa) et Sokal. Mais au moment où ils s'apprêtent à se poser, les Polonais sont surpris par les Bf 109D du JGr.102 sous le commandement du *Hautpmann* Hannes Gentzen. Deux Karas sont abattus et plusieurs autres endommagés [2]. Dans la soirée, la II/6 *Dyon* est bombardée sur son terrain de Hutnicki et cinq Karas sont détruits. Le lendemain, Hutnicki est l'objet d'un nouveau bombardement qui réduit en cendres les derniers Karas encore en état.

Pendant la campagne, la II/6 *Dyon* a fourni 71 sorties, lancé 25 tonnes de bombes et a perdu tous ses appareils, soit 40 PZL P.23B.

LA 55ème *SMODZIELNA ESKADRA BOMBOWA LEKKA*

Commandée par le capitaine Josef Skibinski et basée à Marynin depuis 28 août, la 55ème *SEBL* aligne 10 P.23B. Pendant les deux premiers jours de la guerre, les équipages sont en alerte, les bombes chargées, mais aucun ordre n'arrive ! Ce n'est que le 3 septembre que se déroule la première mission, une reconnaissance

[2] Les 6 Bf 109D du *Stab* et de la 1./JGr.102 revendiquent 8 victoires aériennes et trois au sol. Les premières sont attribuées au *Hauptmann* Gentzen (4), *Unteroffizier* Schuch (2), *Leutnant* Domeier (1) et *Feldwebel* Brachs (1). Ces quatre victoires, qui s'ajoutent à trois autres précédemment remportées, font de Gentzen le premier as de la Seconde Guerre mondiale. Le JGr. 102 déplore la perte du *Feldwebel* Koch. [NDLR]

Capt. Kazimierz Slowinski, C/O of 22nd Eskadra Bombowa Lekka (light-bomber squadron) climbs aboard his P.23B Karas, on Krakow airfield in Spring 1939. Klowinski and his crew were killed while straffing German armoured vehicles near Radomsko, on September 3, 1939.

Pilots of 11th Eskadra Liniowa in 1939. Second from right (with a white helmet) stands the unit commander, Capt. Franciszek Dudzik.

par un P.23B isolé, qui est abattu par la chasse allemande près de Radomsko [3].

Le 5 septembre, l'équipage de l'adjudant Siwiec accomplit un exploit peu banal : une reconnaissance de deux heures en suivant la Vistule, entre Plock et Grudzigdz, au-dessus d'un territoire entièrement contrôlé par les Allemands. Pendant ce temps, les autres machines bombardent des troupes de la Wehrmacht près de Bialy Dwor.

Au cours des jours suivants, la 55ème *SEBL* effectue de multiples sorties de reconnaissance et de bombardement. La plus efficace a lieu le 8 septembre, contre une concentration de troupes à Ostrow Mazowiecka. Le lendemain, le terrain de Marynin est attaqué par des Do 17 qui, en fait, bombardent une fausse piste. Il est temps pour les Polonais de changer d'aérodrome. Le 10, l'escadrille déménage à Marianow, mais dans des conditions pénibles. En effet, le capitaine Skibinski s'écrase à l'atterrissage et tout l'équipage est tué. Sa perte est cruellement ressentie par toute l'escadrille, car Skibinski était l'un des meilleurs chefs d'escadrille et l'un des plus appréciés de ses équipages. Il est remplacé par le capitaine Adam Szpak.

Le 11 septembre, les quatre derniers Karas doivent être envoyés renforcer la 31ème *Eskadra Rozpoznawcza*, qui opèrent sur le front sud. Malheureusement, ces appareils sont détruits au sol par la Luftwaffe à Lvov-Sknilow. Le 18, le personnel est évacué en Roumanie. On trouvera les statistiques concernant cette escadrille dans le tableau en annexe.

LA *LOTNICTWO ARMIJNE*

Le rôle principal dévolu aux unités de coopération avec les forces terrestres est la reconnaissance. Le P.23B est ainsi « l'œil » de l'armée. Mais, sous la pression des événements, ces unités effectueront aussi de nombreuses sorties de bombardement. Il est intéressant de noter que les pertes de Karas à la chasse ennemie seront moins élevées au sein de la *Lotnictwo Armijne* qu'au sein de la *Brygada Bombowa*, en majeure partie grâce à une meilleure coordination avec la chasse polonaise.

LA 24ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Cette unité, commandée par le capitaine Julian Wojda, est chargée d'appuyer l'armée de Cracovie sur le front sud. Le 31 août, ses Karas quittent Cracovie-Rakowice pour Klimontow (à 20 km au nord-est de Cracovie).

Des pilotes de la 11ème *Eskadra Liniowa*, en 1939. Le second en partant de la droite (casque blanc) est le commandant d'escadrille, le capitaine Franciszek Dudzik.

[3] Il est possible que l'appareil soit tombé victime de Gentzen, qui revendique un P.23 dans le secteur, vers 10h30. [NDLR]

La première mission se déroule le 1er septembre au matin. Deux P.23B effectuent une reconnaissance au-dessus des ailes nord et sud de l'armée de Cracovie. Le lendemain, l'escadrille entreprend ses premiers bombardements. L'objectif est constitué par des troupes allemandes sur la route Ligota - Czestochowa. Les bombes sont lancées à 800 mètres et les résultats considérés comme satisfaisants. Lors du vol retour, la formation polonaise est attaquée d'une manière inattendue par des... Do 17. Heureusement, elle est tirée de ce mauvais pas par l'intervention opportune des chasseurs de la 121ème *Eskadra Mysliwska*.

L'activité se maintient à un haut niveau le 3 septembre, notamment dans le secteur de Rabka. Au cours des trois premiers jours, l'escadrille a accompli 21 sorties de reconnaissance et 2 missions de bombardement au profit de l'armée de Cracovie. Dans la soirée, elle est repliée sur Wronow, près de Lublin. Jusqu'à la fin, elle effectue de nombreuses reconnaissances et participe activement à la bataille sur la rivière Bzura (à 80 km à l'ouest de Varsovie). L'une de ses missions les plus spectaculaires a consisté à déposer le général Juliusz Rommel dans Varsovie assiégée, le 15 septembre. Le P.23B, piloté par le lieutenant Tadeusz Nowierski (qui s'illustrera plus tard dans la RAF), s'est posé sur le terrain de Mokotow et à réussi à repartir malgré le feu ennemi.

LA 31ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

À l'origine, cette escadrille, comandée par le capitaine Witalis Nikonov, était affectée à l'armée de Lodz, mais en août 1939, elle est rattachée à l'armée des Carpathes. À la fin du mois, elle gagne son terrain de campagne à Werynia.

Au cours des premiers jours de la campagne, elle effectue de nombreuses reconnaissances au-dessus du territoire slovaque. Les premières missions montrent la présence de troupes allemandes et le capitaine Nikonov donne l'ordre de charger les bombes sur les avions. Mais, des instructions formelles sont données par le haut commandement polonais : pas de bombardement sur le territoire slovaque tant que les troupes allemandes n'ont pas franchi la frontière entre la Slovaquie et la Pologne.

Le 3 septembre, deux sections de Karas bombardent des objectifs dans le secteur Nowy Targ - Chabowka. Les Polonais ont la chance de surprendre des troupes allemandes qui font halte. Le bombardement cause de gros dégâts à l'ennemi et seul un P.23B est abattu par la *flak* (équipage fait prisonnier). Les jours suivants, l'escadrille n'effectue que des reconnaissances. L'équipage du lieutenant Wojtowicz se distingue en repérant une colonne de blindés qui fait mouvement sur Kielce; pour ce précieux renseignement, il recevra une citation du commandant de l'armée des Carpathes.

Le 6 septembre, l'escadrille accomplit deux missions de bombardement. La première s'achève sur un échec, en raison de la trop haute altitude choisie pour l'attaque. La seconde se solde par de nombreux coups directs sur une colonne qui fait route entre Jedrzejow et Kielce.

Après cinq jours de combat, la 31ème *ER* doit faire face à une baisse de ses effectifs, plusieurs avions ayant été perdus à la suite d'accidents à l'atterrissage. En complément, elle reçoit quelques RWD-8 et RWD-14. Elle doit toucher aussi quatre Karas de la 55ème *SEBL*, mais ils sont détruits à Lvov avant leur transfert. L'escadrille combat jusqu'au 17, date à laquelle elle est évacuée sur la Roumanie.

LA 32ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Sous les ordres du capitaine Mieczyslaw Ryszkiewicz, l'escadrille est rattachée à l'armée de Lodz. Le 31 août, elle rejoint le terrain de Sokolniki (près d'Ozorkow).

Le P.23B « 6 » blanc de la 41ème *Eskadra Rozpoznawcza*. Le matricule peint sur le fuselage était « 44.214 » et l'indicatif radio, sur les intrados, était « 05-T ».

PZL P.23B «white 6» of 41st Eskadra Rozpoznawcza. The serial number painted on the fuselage was «44.214» and the call-sign on the wing undersurfaces was «05-T».

La première mission de guerre – une reconnaissance sur l'aile sud, entre Olesno et Kluczbork – a lieu le 1er septembre à 08h30. Le lendemain, l'équipage de l'adjudant Kandziora abat un Hs 126 au-dessus de Kaczanowice au cours d'une sortie de reconnaissance. Le 3, un Karas lance des tracts au-dessus de Breslau (actuellement Wroclaw, en Pologne), mais on ne possède aucun détail sur cette mission.

Le 4 septembre est un jour noir pour l'escadrille. Au moment où trois P.23B, qui se trouvaient en réparation sur le terrain de Skotniki, décollent, ils sont coiffés par sept Bf 109 et abattus en quelques secondes.

La 32ème *ER* se bat jusqu'au 9 septembre, après quoi ses machines sont cédées à la II/6 *Dyon*. Le personnel se réfugie en Hongrie le 19 septembre.

LA 34ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Avant l'ouverture des hostilités, cette escadrille, commandée par le capitaine Janusz Badowski et rattachée à l'armée de Poznan, fait mouvement sur Gulczewo.

Elle manifeste une intense activité dès le début de la campagne, effectuant de nombreuses missions de reconnaissance vers le nord et l'ouest. En plusieurs occasions, les Karas bombardent en piqué des troupes allemandes. Elle ne subit aucune perte, mais plusieurs avions sont endommagés par la *flak*. Le 2 septembre, malgré des conditions atmosphériques difficiles, l'escadrille poursuit ses missions, toujours avec la même chance. Les deux jours suivants, son activité est réduite par la nécessité de changer deux fois d'aérodrome.

Le 5 septembre, l'un de ses équipages est attaqué par un P.11c polonais, heureusement sans succès. Après la troisième passe, le pilote de chasse, ayant enfin identifié sa cible, dégage en battant des plans comme pour s'excuser. Le lendemain, l'équipage du lieutenant Gorecki a moins de chance, descendu en flammes par quatre Bf 109. Deux de ses membres sont tués, dont un pendant sa descente en parachute.

La 34ème *ER* joue un rôle important dans la bataille de la Bzura. Les pertes sont maintenues à un faible niveau grâce à une couverture de chasse permanente de la part des 131ème et 132ème *Eskadra Mysliwska*. Son activité se poursuit jusqu'au 13 septembre et son dernier avion est détruit quatre jours plus tard.

LA 41ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Cette escadrille, rattachée à l'armée de Modlin, est placée sous le commandement du capitaine Wladyslaw Chrzanowski. À cause du mauvais temps, elle ne peut pas quitter Torun pour Zdunowo (près de Inowroclaw) avant le 1er septembre.

Les premières missions sont menées le 2 septembre, au-dessus du territoire allemand. Il s'agit de surveiller les mouvements de troupes, les gares et les postes d'observation. Selon certaines sources, l'un des équipages aurait bombardé la gare de Niedenburg (Nidzica).

Le 4 septembre, quatre appareils attaquent une colonne de chars, mais avec de maigres résultats. Par chance, l'escadrille ne déplore aucune perte pendant l'opération, mais deux avions sont accidentés à l'atterrissage. Dans l'après-midi, la 41ème *ER* est repliée sur Varsovie-Mokotow, où elle reçoit deux PZL P.43 en complément. Les jours suivants, elle effectue plusieurs reconnaissances au-dessus de la Pologne centrale. Le 6 septembre, l'équipage de l'adjudant-chef Olmianiowski détruit un ballon d'observation au-dessus de Grudusk avant de bombarder la gare de Chorzele. Le même jour, deux autres Karas sont détruits à l'atterrissage.

This P.23B, which obviously made a hard landing, probably belonged to the 34th Eskadra Rozpoznawcza, attached to the Poznan's Army. The high attrition rate in landing accidents during the September campaign can be explained by the poor condition of the runways on combat airfields.

Un PZL P.23B accidenté, appartenant vraisemblablement à la 34ème *Eskadra Rozpoznawcza*, rattachée à l'armée de Poznan.
Le mauvais état général des terrains avancés explique le nombre élevé d'accidents dont ont été victimes les Karas pendant la campagne de sep-

Below and opposite page:
This Karas of 41st Eskadra Rozpoznawcza was shot down by German fighters near Modzele on September 7, 1939.

Le 9 septembre, l'escadrille se replie sur Siedlice. Deux jours plus tard, l'un des deux P.43 s'écrase au retour après un combat contre des Bf 109 – c'était le dernier avion valide de la 41ème *ER*. Le 17 septembre, le personnel est évacué sur la Roumanie.

LA 42ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Sous la responsabilité du capitaine Waclaw Waltera, cette escadrille est rattachée à l'armée de Pomorze. Le 1er septembre, à 8 heures, trois P.23B sont envoyés sur la base avancée de Zdunowo, tandis que les autres demeurent à Torun. Au cours de la première journée de guerre, plusieurs sorties de reconnaissance sont effectuées au-dessus de la Prusse-Orientale. Dans l'après-midi, cinq P.23B quittent Torun pour Zdunowo.

Le 3 septembre, au cours d'une mission de reconnaissance, le Karas du lieutenant Mazurkiewicz est abattu par un PZL P.11c de la 141ème *Eskadra Mysliwska*. Le « vainqueur », le lieutenant Marian Pisarek, l'un des meilleurs pilotes de chasse polonais de la campagne (3 victoires), a confondu la silhouette du Karas avec celle du Ju 87. Signalons au passage que le premier jour de guerre, le *Hauptmann* Wolfgang Falck avait attaqué un Ju 87 en croyant que c'était un Karas...

Le 4 septembre, l'escadrille bombarde l'état-major d'une unité blindée à Nowy Dwor. Entre le 5 et le 9, elle change deux fois de terrain, d'abord à Folborz, puis à Franopol. Deux jours plus tard, sept appareils et trois équipages sont versés à la II/6 *Dyon*. Le reste du personnel gagne la Roumanie le 17 septembre.

LA 51ème *ESKADRA ROZPOZNAWCZA*

Unité rattachée au groupe de combat autonome de Narew, la 51ème *ER* gagne son terrain de campagne de Rynek le 31 août, sous les ordres du capitaine Leopold Hrabkiewicz. Ce même jour, un équipage effectue une reconnaissance le long de le frontière germano-polonaise.

Le 1er septembre, l'escadrille se distingue par de multiples sorties au-dessus du front nord et par quelques bombardements de troupes allemandes près d'Allenstein (aujourd'hui Olsztyn, en Pologne). Comme le terrain de Rynek est survolé à plusieurs reprises par des Dornier, l'unité est transférée dans l'après-midi à Zalesie. L'activité est ralentie dans les jours qui suivent par la pénurie de matériel, au moins quatre Karas étant accidentés à l'atterrissage.

Le 6 septembre, l'escadrille déménage pour Ceranowo. À peine les Karas ont-ils atterri qu'ils reçoivent l'ordre d'attaquer des concentrations de troupes à Janowo et à Rodan. Cette mission est confiée à cinq appareils. Un est perdu au-dessus de l'objectif et un second fait un atterrissage de fortune (il sera incendié au sol par les Allemands). L'un des survivants revient avec trois bombes bloquées dans leur berceau.

L'escadrille combat jusqu'au 14 septembre, bien que sa participation soit plutôt symbolique étant donné qu'elle ne dispose plus que d'un seul Karas en état de vol. L'avion est replié en Roumanie le 18 septembre, mais il est endommagé à l'atterrissage à Czerniowce. Le personnel est moins chanceux, la plupart des hommes étant capturés par les Soviétiques avant d'atteindre la Hongrie.

LES AUTRES UNITÉS

Au cours de la campagne de Pologne, plusieurs unités de fortune sont hâtivement mise sur pied avec des moniteurs des écoles de pilotage. La plupart sont utilisées pour les liaisons et la reconnaissance et quelques unes reçoivent des P.23 Karas.

Parmi ces unités se trouve la *Pluton Lotniczy Warszawskiej Brygady Pancermo-Motorowej* (le peloton d'aviation de la brigade blindée de Varsovie), formée le 3 septembre sous les ordres du capitaine Julian Lagowski. Le personnel est composé des instructeurs du *Centrum Wyszkolenia Lotniczego* N° 1 (centre d'entraînement de l'aviation) de Deblin. Le 6 septembre, ce peloton reçoit deux P.23A qui seront utilisés de manière intensive jusqu'à la conclusion de la campagne, au profit, non seulement de la brigade blindée de Varsovie, mais aussi de l'armée de Lublin.

Des P.23A font également partie des effectifs de l'*Eskadra Lwiczebna Pilotanu* N° 3 (escadrille d'entraînement au pilotage) et de la *Rezerwowa Eskadra Rozporznawcza* (escadrille de reconnaissance de réserve – *RER*), deux formations dépendant de l'école de Deblin. Seuls les Karas de la *RER* sont utilisés en opérations. Basés à Wielick, près de Kowal, ils effectuent un petit nombre de sorties de reconnaissance. Au moins trois sont abattus en combat par la chasse allemande : un le 11 septembre et deux le 14, ces derniers victimes du JGr. 102 [4]. Le 17 septembre, équipages et avions se réfugient en Roumanie.

CONCLUSIONS

Le 1er septembre 1939, le PZL P.23 Karas représentait environ un tiers des effectifs de la *Lotnictwo Wojskowe*. Entre cette date et le 17 septembre, ses équipages accomplirent près de 500 sorties (bombardement et reconnaissance confondus) et lancèrent 90 tonnes de bombes. Les pertes furent très élevées, se situant entre 108 et 112 appareils, selon les sources – soit 90 % des effectifs initiaux. Les pertes humaines furent à la hauteur : 70 aviateurs tués et 20 blessés. Aucun autre type d'appareil polonais ne paya un tel tribut à la guerre moderne. Au sein de la brigade de bombardement,

Ci-contre et page précédente : Un Karas de la 41ème *Eskadra Rozpoznawcza* abattu le 7 septembre 1939 dans les environs de Modzele. L'équipage du lieutenant Strejmik a été tué.

62 % des Karas furent détruits du fait de l'ennemi, contre seulement 37 % au sein de l'aviation de coopération. Cependant, plus d'une vingtaine d'avions furent détruits par accident à l'atterrissage, principalement en raison du mauvais état général des terrains de campagne.

Au moins 11 P.23B provenant des unités du front et 20 des écoles (P.23A et B) trouvèrent refuge en Roumanie. Ils servirent au sein de l'aviation militaire roumaine jusqu'en 1946. Deux appareils furent capturés par les Russes. Près de 80 % du personnel des formations opérationnelles furent évacués en Roumanie et en Hongrie. On les retrouvera par la suite en France et en Grande-Bretagne. La campagne de Pologne avait été perdue, mais les aviateurs polonais poursuivront la lutte jusqu'à la victoire finale.

[4] Voir la note 2 [NRLR].

Statistiques des unités de PZL P.23 Karas

Unité	Nombre d'avions au 01.09	compl.	détr.	évacués	Sorties	Tonnage largué	Victoires
21e EBL*	10	0	6	4 (II/6)	32	10	2 Bf 109
22e EBL	10	0	5	5 (II/6)	38	12	2 Bf 109
55e SEBL	10	0	6	4 (31e ER**)	40	14	1 He 111 + 1 Bf 109
64e EBL	10	11	21	0	39	14	2 Bf 109
65e EBL	10	9	19	0	32	11	–
24e ER	10	4	5	9	57	8	–
31e ER	9	4	9	4	48	9	–
32e ER	10	0	8	2 (II/6)	32	–	1 Hs 126
34e ER	10	0	10	0	48	–	–
41e ER	8	0	8	0	32	2	1 ballon
42e ER	10	0	3	7 (II/6)	23	3	–
51e ER	7	0	6	1	26	4	–

(*) Après le début de la guerre, les unités de la brigade de bombardement changèrent de dénomination (la 21e EBL devenant la 1e EBL), mais en fait les anciennes dénomination furent conservées.
(**) Ces avions furent détruits sur le terrain de Lvov.

PASSION aquette

Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS

Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
Aérographe 1000S simple action... 210,00 F
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
MONDIAL HOBBY
Bombe à air..... 66,50 F

Pour les compresseurs, les frais de port sont facturés à prix coûtant.

COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR
Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

ACADEMY 1/72
Hawker Typhoon Mk.IB 56,00 F
P-40M/N Warhawk 56,00 F
Hawker Tempest V 56,00 F

CLASSIC AIRFRAMES 1/48
Morane-Saulnier MS.406 179,00 F
Bloch MB.152 179,00 F
Bloch MB.155 185,00 F

EDUARD 1/48
Heinkel He 280 (Profipack) 169,00 F

FLASHBACK 1/48
Aviatik-Berg D.1 141,50 F

OCIDENTAL 1/48
Spitfire Mk.IXc 142,50 F

TAMIYA 1/48
Fairey Swordfish Mk.I 369,00 F
Mosquito Mk.IV (bombardier) 179,00 F
Beaufighter TF. X (torpilleur) 183,50 F

VERLINDEN 1/48
Set cockpit Mosquito 99,50 F
Set conversion Mosquito embarqué 179,00 F
Set cockpit Ju 88 98,50 F

Point de vente Verlinden :
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 1 000 F + 35 F
+ 1 000 F franco

MAQUETTE PASSION
11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES
Tél. : 01.69.48.13.08
Fax : 01.69.48.02.31

Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

REÇU 5 SUR 5

Dewoitine spotting

Dimanche 10 octobre 1943, terrain de Tomblaine-lès-Nancy (domaine en zone interdite).
Ce jour-là, l'activité aérienne se révèle conséquente : Me 109 (B, E et F), Dornier 17, Bücker 131, Arado 96B, NAA 57 et... D.520. Beau temps, faible vent régulier d'est, visibilité parfaite tous azimuts.
Passionné d'aéronautique, notre lecteur stationne en bordure de l'aérodrome, dans le prolongement de la rue Grande Haie à Tomblaine, où à cette époque de l'occupation, la vision sur l'ensemble du site était idéale.
Vers 16h30, il est témoin de l'explosion en vol d'un Messerschmitt 109. Mais la journée est loin d'être terminée. Laissons-le raconter la suite.
« Environ une heure après, retour vers mon lieu de stationnement privilégié en longeant les barbelés délimitant le côté ouest du terrain d'aviation, sur la commune de Tomblaine. Du fait du léger vent d'est, les avions à l'atterrissage survolent à très basse altitude mon lieu d'observation. À ce moment, un Dewoitine 520 se présente face au terrain, alignement a priori correct, régime moteur au ralenti, pente régulière bien axée sur moi. Peu avant d'être survolé, nette certitude que l'avion pique sur ma personne, étant seul sur ce lieu (amusement ? augmentation de cadence par rapport à un badin quelque peu tangent sans remise des gaz ?). Certes, notre regretté chasseur à l'intrados totalement peint en jaune orangé, passe à ma verticale pour se poser en « deux points » à environ une centaine de mètres plus loin. Les roues principales touchent normalement le sol sans rebondir, puis l'appareil se cabre subitement, bascule ensuite sur l'aile droite qui se brise en touchant le sol, tandis que les pales de l'hélice, toujours en rotation, se détériorent et entraînent le fuselage dans une embardée se terminant par le passage de l'avion sur le dos, sans s'embraser. Sous le choc, rupture de la roue droite, avec projection éloignée.
« Immédiatement, les militaires du starter situé à faible distance et par le travers de l'accident accourent, déverrouillent (débrêlent) les harnais du pilote qui tombe au sol. Dégagé rapidement de l'habitacle, soutenu par les sauveteurs, l'accidenté est ensuite transporté par ambulance.
« Ainsi, deux victoires gratuites homologuées rapidement au détriment du potentiel aéronautique de l'ennemi... ».

John Bailly (Avord, Cher)

Pan sur le... Becq

Nous devons à l'obligeance de Roland de Narbonne – un nom qui doit évoquer quelques souvenirs à de nombreux lecteurs – une correction majeure sur le P-47 du commandant Becq de Fourquière (sans « s »), dont nous avions publié un plan quatre vues dans le n° 4 d'Aéro-Journal.
À la suite d'une conversation avec l'ancien commandant de la 3ème escadre, Roland de Narbonne a été en mesure de nous informer que les bandes étaient noires et l'insigne vert.

Retour sur le Glenn (1)

L'article en deux parties sur le Martin 167F (A-J n° 7 et 8) nous a valu un abondant et souvent intéressant courrier. Il nous est difficile, pour des raisons de place, de publier toutes les lettres dans ce seul numéro. Nous aurons, sans aucun doute, l'occasion d'y revenir dans les prochains.

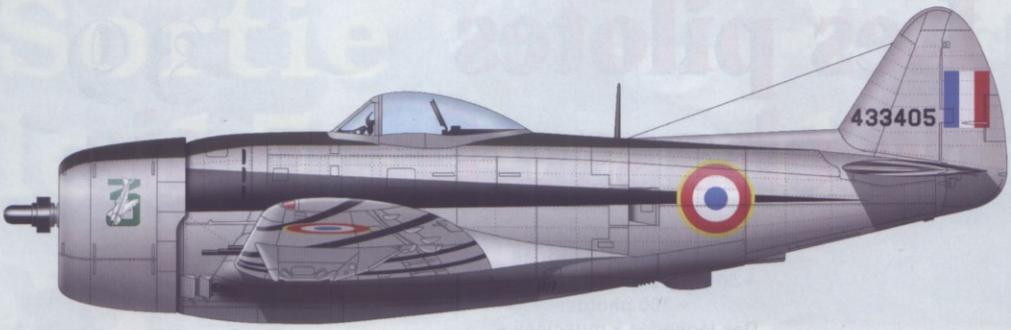
Vous indiquez dans le n° 8, en page 13, que le GR I/61 « reçoit l'ordre de céder ses Martin 167F au GR II/36 [...]. Fin juillet, l'état-major change d'avis. Le I/61 [...] récupère le seul et unique M.167F touché par le GR II/36 ».
À la consultation du journal de marche et opérations du GR II/36, on peut lire à la même date du 1er août : « Le capitaine Hoquetis, avec l'adjudant-chef Cordonnier et le sergent-chef Couderc, ramène 3 Glenn Martin de Blida. Peints en jaune, ils ont bonne allure et volent – paraît-il – fort bien. Ils sont les n° 33, 144 et 174 *». Pour information, on pouvait aussi lire à la date du 24 juillet : «* Le groupe 2/36 doit être équipé avec 19 Glenn Martin *».*
Il apparaît donc que le GR II/36 a bien perçu trois machines, dont vous citez par ailleurs les numéros comme étant en dotation au GR I/61 de Blida, dans votre tableau en page 12, ce qui correspond bien à la provenance donnée par le journal de marche et d'opérations. Le sort de ces trois machines reste, par contre, un mystère, tout au moins à la lecture du document en possession au 36ème EDCA.

Adjudant B. Palmieri (36ème EDCA, Avord)

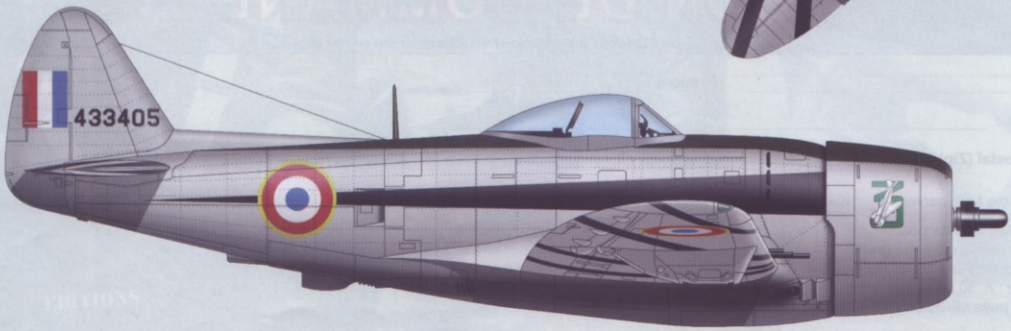
Merci pour ces précisions. En ce qui nous concerne, voici les informations qui sont en notre possession :
– N° 33, affecté au I/61 le 01.05.40, transféré au I/36 le 28.07.40, transféré au I/61 le 21.08.40, transféré au II/63 puis au II/62 (où il est encore présent en décembre 1942);
– N° 144, affecté au I/61 le 31.05.40, transféré au II/63 en décembre 1940, disparu à une date inconnue;
– N° 174, affecté au I/61 le 07.05.40, transféré au parc de Blida le 01.08.40, restitué au I/61 à une date inconnue, transféré au II/63 en décembre 1940 puis au II/62, le 16.10.41.

Suite du courrier des lecteurs en page 66.

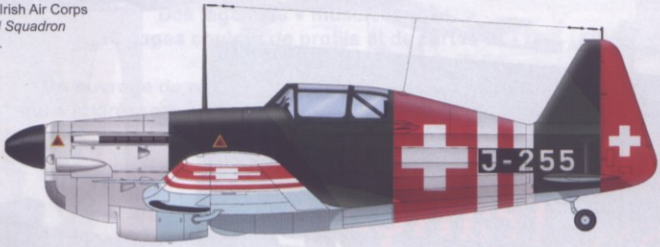
Deux photos montrant l'*Obergefreiter* Friedrich Gehringer, devant et dans un Dewoitine D.520, à Toulouse-Blagnac, dans le courant de l'année 1943.
(Collection J.V. Crow)

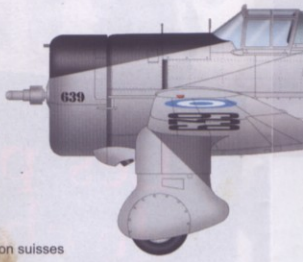


Republic P-47D-30-RA (44-33405)
Commandant Becq de Fourquière
Commandant la 3ème escadre de chasse
Trèves (Allemagne), 1946.

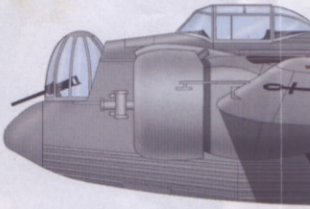


Avro Anson Mk. I - Irish Air Corps
N° 1 *Coastal Patrol Squadron*
Rineanna, fin 1939.

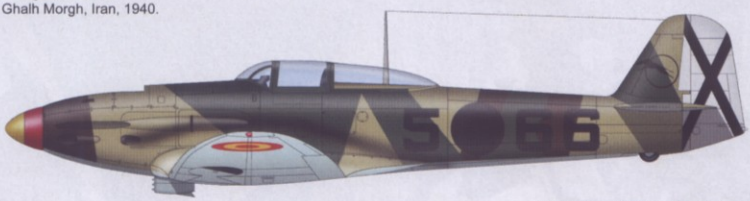




FFA D-3801 (J-255) - Troupes d'aviation suisses
Flieger Kompanie 1
Zurich-Dübendorf, 1944.

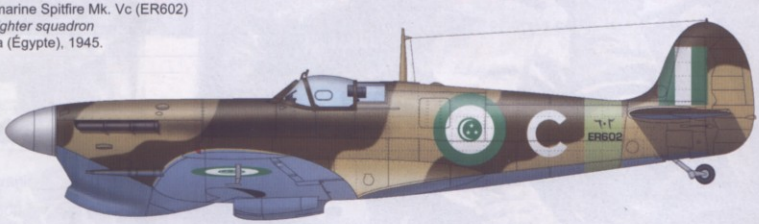


Hawker Fury n° 203
1er régiment aérien
Ghalh Morgh, Iran, 1940.



Heinkel He 112B-2 - Ejercito del Aire
1ª *Escuadrilla, Grupo* 27
Tauima (Nador), Maroc espagnol, 1942.

Supermarine Spitfire Mk. Vc (ER602)
N° 2 *Fighter squadron*
Almaza (Égypte), 1945.



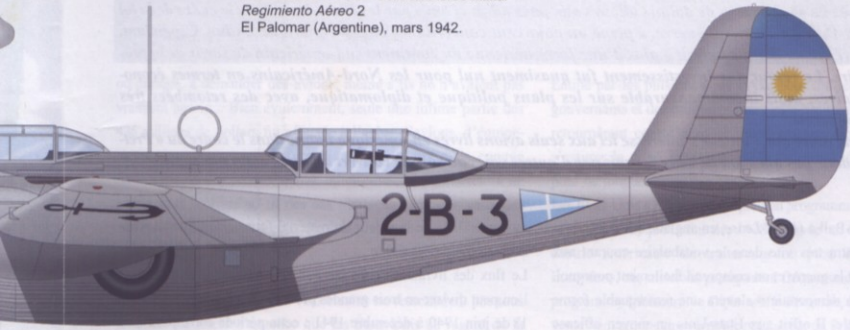
Non-belligerent countries

Les pays non-alignés

Hawker Hurricane Mk. IIB - Serviço de Aéronàutica Militar
Esquadrilha RV
Espinho (Portugal), 1945.

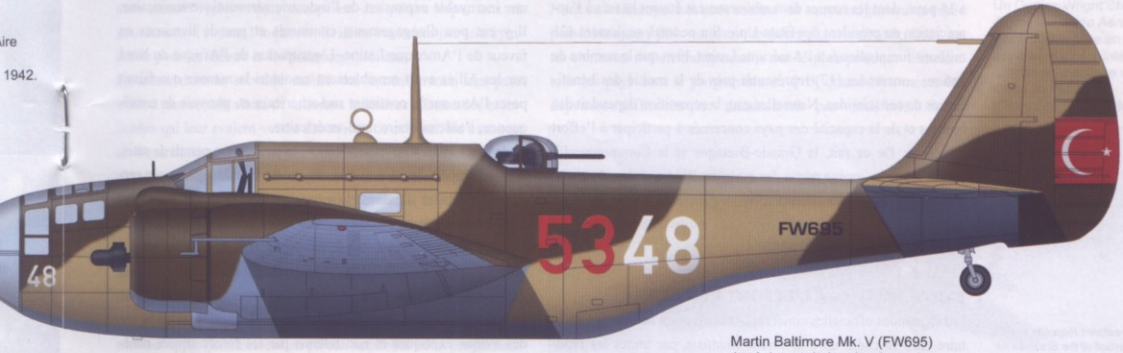
FMA Curtiss H-75O - Servicio Aéreo Militar
Regimiento Aéreo 2
El Palomar (Argentine), mars 1942.

« Maintenant je chante »



Martin 139 WAN - Servicio de Aviacion Naval
Escuadra Aeronaval N° 2
BAN « Comandante Espora », Puerto Belgrano (Argentine), 1939.
Avion du commandant de flottille.

FFSV J-22B (s/n 22267) - Flygvapnet
Flottilj F9, *Esk.* 2
Göteborg (Suède), 1944.



Martin Baltimore Mk. V (FW695)
1er régiment de bombardement
Turquie, 1945.

Le « Prêt-Bail » en Amérique Latine

DAN HAGEDORN

SUR PRÈS de 48 milliards de dollars alloués aux pays alliés et amis par les États-Unis dans le cadre de la loi « Prêt-Bail » pendant la guerre, à peine un pour cent concerna les pays d'Amérique Latine. Cependant, cette véritable manne permit à plus d'une force aérienne du continent sud-américain de sortir de la préhistoire. Le retour sur investissement fut quasiment nul pour les Nord-Américains en termes économiques et militaires, mais incommensurable sur les plans politique et diplomatique, avec des retombées très favorables à long terme.

Il est important de noter que l'auteur s'intéresse ici aux seuls avions livrés en Amérique Latine dans le cadre du « Prêt-Bail », il n'y est donc pas question de ceux fournis par d'autres voies ou sous le couvert d'autres aides militaires.

Ce magnifique P-47D aux couleurs du 1° *Grupo de Aviação de Caça* est en fait un appareil (45-49151) livré au Brésil en 1953 et actuellement conservé au musée de l'aéronautique. (MUSAL)

Le terme de « Prêt-Bail » (*Lend-Lease*, en anglais, que nous abrégerons en P-B) entra très vite dans le vocabulaire courant aux États-Unis pendant la guerre et on comprend facilement pourquoi. Cet « arsenal de la démocratie » s'avéra une remarquable forme d'aide internationale. Il offrit aux États-Unis un moyen efficace d'assistance aux nations alliées et aux pays « amis », avec l'avantage dès le départ d'une centralisation de l'aide entre les mains d'un unique organisme (même si ses procédures étaient lourdes et archaïques) et de la gestion de la dette extérieure après la guerre, dont l'industrie américaine, les pays concernés et la cause de la démocratie furent les grands bénéficiaires.

La loi P-B de 1941 permit la distribution de plus de 47,9 milliards de dollars sous forme d'armes et de divers équipements militaires à 38 pays, dont les termes de remboursement étaient laissés à l'appréciation du président des États-Unis. Sur ce total, seulement 425 millions furent alloués à l'Amérique Latine, bien que le nombre de nations concernées (17) représentât près de la moitié des bénéficiaires de ces subsides. Naturellement, la répartition dépendait des besoins et de la capacité des pays concernés à participer à l'effort de guerre. De ce fait, la Grande-Bretagne et le Commonwealth reçurent la plus grosse partie des budgets. Bien que dans la majorité des cas, la contribution à l'effort de guerre fût assez faible, ces 425 millions de dollars n'en offrirent pas moins un excellent retour sur investissement.

PARTICIPATION À L'EFFORT DE GUERRE

Les demandes officielles concernant l'attribution de matériel militaire dans le cadre du P-B furent soumises par toutes les républiques « traditionnelles » d'Amérique du Sud et Centrale. Les accords furent signés avec tous les pays, sauf avec l'Argentine et le Panama. En contrepartie, ces pays devaient rembourser en moyenne 34% de la valeur du matériel fourni, bien que ce pourcentage fusse négociable.

Le flux des livraisons coïncida avec la situation stratégique que l'on peut diviser en trois grandes périodes :

1) de juin 1940 à décembre 1941 : cette période correspond à ce qu'il est convenu d'appeler des conversations à haut niveau entre les officiers supérieurs de chaque pays et les forces armées américaines, dans le but d'obtenir des bases en Amérique du Sud. Elle correspond également à la période la plus noire de la guerre, de la chute de la France à Pearl Harbor. Il n'y a pas à douter que certains arrangements n'auraient jamais pu être négociés au cours des périodes ultérieures plus fastes.

2) de décembre 1941 à mars 1943 : cette période fut marquée par une incroyable expansion de l'industrie aéronautique américaine. Il y eut peu d'engagements contractés et peu de livraisons en faveur de l'Amérique Latine. L'occupation de l'Afrique du Nord par les Alliés avait sensiblement amoindri la menace que faisait peser l'Axe sur le continent sud-américain et, par voie de conséquence, l'aide militaire nord-américaine.

3) de mars 1943 à novembre 1943 : la production permit de satisfaire la plupart des demandes venues du monde entier pour certaines catégories d'avions. Les commandes remontant à 1941 et 1942 commencèrent à être honorées.

Il faut préciser que certaines demandes venues de pays sud-américains excédaient non seulement leurs besoins en matière d'effort de guerre, mais aussi leur capacité à entretenir et faire voler les avions commandés. Dans certains cas, les demandes portaient sur des avions exotiques et non retenus par les forces armées nord-américaines. Dans d'autres, les demandes étaient modestes et bien argumentées. Toutefois, il faut bien admettre que le simple fait de disposer de crédits dans le cadre de la loi P-B amena tous les pays,

Beautifully restored Republic F-47D Thunderbolt of the Brazilian Air Force, marked to represent one of the WW2 Italian campaign aircraft. This aircraft was actually delivered to the FAB post-war in 1953 and the genuine serial is 45-49151.

ou presque, à demander des avions, même s'ils ne n'avaient pas vraiment besoin... Bien évidemment, seule une infime partie des 425 millions de dollars fut affectée à l'achat d'avions, d'équipements aéronautiques ou à la formation des aviateurs, mais, comme on le verra, ces dépenses, même minuscules, se justifièrent à de nombreuses reprises au fil des ans non seulement aux yeux des Américains, mais aussi à ceux des bénéficiaires.

LA FAILLITE DES EUROPÉENS

Il va sans dire que les Latino-Américains ne ressentaient pas tous le même sentiment d'urgence que les États-Unis au regard de la menace potentielle que faisaient planer les puissances de l'Axe sur les Amériques. Jusqu'à Pearl-Harbor, les interminables débats menés avec les différents gouvernements locaux laissaient la diplomatie américaine dans un état de vive frustration. Rien ne semblait devoir aboutir en matière de coopération mutuelle et d'aide réciproque. La majorité des pays d'Amérique du Sud, en particulier l'Argentine, le Brésil, le Chili, le Pérou et le Paraguay, abritaient d'importantes colonies allemandes, italiennes et japonaises, dont certains représentants occupaient des postes importants au gouvernement et dans l'industrie. Et ils ne cachaient pas leur sympathie pour les idéaux et les doctrines fascistes.

En outre, dans la seconde moitié des années trente, ces pays avaient tous reçu la visite de missions militaires allemandes et italiennes qui leur avaient vendu des avions de combat, de transport et d'entraînement relativement modernes, qui concurrençaient directement les produits des constructeurs nord-américains. Ironie du sort, ce fut le manque de service après-vente, la déficience de l'approvisionnement en pièces détachées et l'absence d'une formation adéquate du personnel sur ces appareils performants qui suscitèrent un mécontentement général à propos des avions européens. Cette situation ouvrit la porte aux modèles américains, beaucoup plus chers, mais nettement plus fiables et offrant un meilleur approvisionnement en pièces détachées et un programme rationnel depuis la formation initiale jusqu'à la mise en service opérationnel.

Comparés au programme P-B, les efforts déployés en Amérique Latine par les puissances de l'Axe pour influencer l'opinion des gouvernants et des militaires firent pâle figure, à tel point qu'ils se retournèrent contre elles et permirent aux Nord-Américains de s'assurer le quasi monopole de la fourniture d'avions militaires pour de longues années.

Les États-Unis avaient mis sur pied un programme de missions militaires en Amérique Latine dès 1938. Dans le but de permettre à l'industrie américaine de traiter sur un pied d'égalité avec les Européens, ces missions pratiquaient fréquemment le dumping. Un programme éphémère, le *Defense Air Program*, financé par le gouvernement américain, véritable précurseur du P-B, offrait les crédits pour l'achat d'avions qui auraient été autrement invendables.

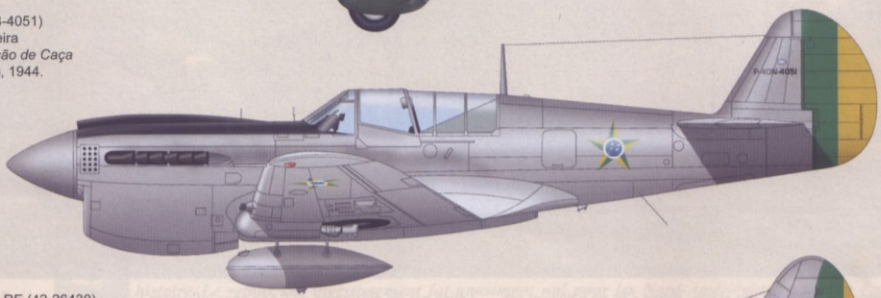
En dehors d'évidentes nécessités de coopération sur le plan militaire, il existait de profonds motifs politiques au rapprochement croissant des États-Unis avec les pays d'Amérique Latine. Au début des années quarante, il existait à peu près autant de dictatures militaires (selon les critères nord-américains de l'époque) que de républiques gouvernées par des civils où l'armée constituait une force politique bien plus influente qu'en Amérique du Nord ou en Europe. Les unes comme les autres exigeaient un équipement toujours plus moderne, toujours plus nombreux. Dans un tel contexte, il était indispensable sur le plan politique d'inclure tous les pays dans le programme du P-B, quand bien même les dépenses militaires ne paraissaient pas justifiées. Seuls

Un P-40N (4064) livré au Brésil en septembre 1944 et mis en œuvre au sein du 14° *GAvC* à Porto Alegre, dont il porte l'insigne sur le capot.
D'après les documents disponibles, seuls 41 N-1 ont été pris en compte par le Brésil.
L'auteur n'a jamais trouvé trace de 4 P-40N-35-CU qui, selon certaines sources, auraient également été livrés.
Or, l'avion représenté ci-dessus n'est *pas* un N-1, qui possédait une cerrière identique à celle des versions précédentes (K et M). Alors, le mystère reste entier.
(Museu Aerospacial)

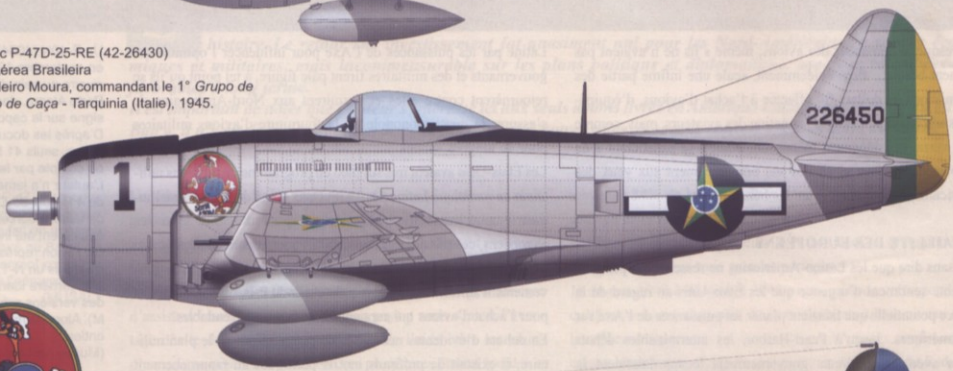
Un Curtiss-Wright SNC-1 (n° 43) de la *Fuerza Aérea Ecuatoriana* prise en 1945. Cet appareil avait été intégré à l'escadrille de « chasse » formée à Quito en 1943.
(Collection D. Hagedorn)

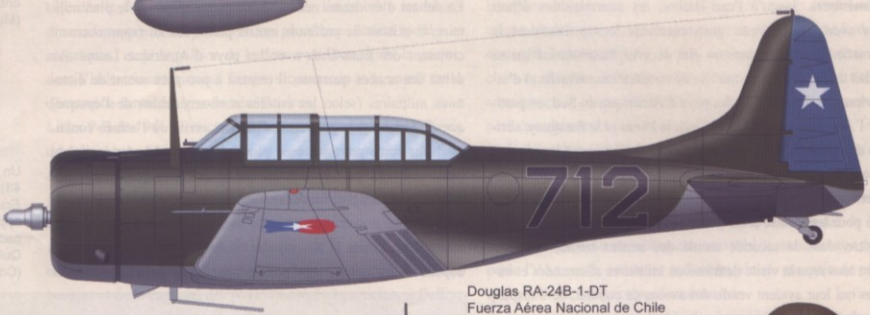
Boeing P-26A (CAG-43)
Cuerpo de Aeronautica Militar Guatemalteco
La Aurora (Guatemala City), 1944.

Curtiss P-40N (FAB-4051)
Força Aérea Brasileira
14° *Grupo de Aviação de Caça*
Porto Alegre (RGS), 1944.



Republic P-47D-25-RE (42-26430)
Força Aérea Brasileira
Major Neiro Moura, commandant le 1° *Grupo de Aviação de Caça* - Tarquinia (Italie), 1945.





Douglas RA-24B-1-DT
Fuerza Aérea Nacional de Chile
Grupo N° 4
Colina, 1945.

Northrop (Douglas) Model 8A-3P
Cuerpo de Aeronautica del Peru
23 *Escuadron de Ataque*
Las Palmas, 1940.

Un Boeing P-26A (CAG 44) du *Cuerpo de Aeronautica Militar Guatemalteco* en vol... dans les années cinquante.
On pense généralement que le capot était gris clair et que la dérive avait été laissée dans la couleur de l'ancien camouflage (vert olive). Le reste de l'appareil avait reçu une couche de vernis métallisé.
(Collection D. Hagedorn)

Above:
In-flight view, taken in the '50s, of a silver-doped Guatelmalan Air Force Boeing P-26A (FAG 44).
The cowl is supposed to be light grey with the fin still in the previous camouflage color (olive drab). This aircraft survives today in the collection of the National Air and Space Museum, Smithsonian Institution.

Page 39, top:
This Curtiss P-40N, serial 4064, was delivered to Brazil in September 1944 and bears post-war insignia and markings, as it wore with the 1° GAvC at Porto-Alegre.
According to available documents, only 41 N-1s were delivered to Brasil, but as can be clearly seen, this particular aircraft is NOT a N-1, which had the same framed canopy as the earlier versions (K and M). Somes sources state that Brasil took over 4 P-40N-35-CUs, a fact that the author has never been able to ascertain so far. But the N-35-CU had a similar hood as the aircraft shown here.

Page 39, bottom:
Rare color in-flight photo of an Ecuadorian Air Force Curtiss-Wright SNC-1 Falcon taken in 1945.
Together with three each AT-6Bs and AT-6Cs, four of the SNC-1s formed an FAE «fighter» squadron at Quito in 1943.

l'Argentine, ouvertement pro-fasciste, le Costa Rica et le Panama ne reçurent aucun avion militaire dans le cadre du P-B. Même l'Argentine fut influencée, à un certain degré, par la fourniture d'avions militaires, que l'on peut qualifier de disproportionnées, au Brésil, au Paraguay, à la Bolivie et au Chili, qui tentaient de se protéger ainsi d'une éventuelle possibilité d'agression de la part du régime militaire en place à Buenos Aires. Cette stratégie, peu coûteuse financièrement, semble avoir porté ses fruits.

PREMIERS EFFORTS AMÉRICAINS

Comme on l'a vu plus haut, les Nord-Américains s'employèrent à contrer l'influence de l'Axe en Amérique Latine dès 1938 et leurs efforts se traduisirent par une croissance des ventes portant sur des appareils plus ou moins modernes qui, pour la plupart, avaient été boudés par l'US Air Corps et l'US Navy pour différentes raisons. Parmi les plus répandus, on trouve les produits des firmes North American, Curtiss-Wright et Vultee, en particulier des variantes des NA-16, CW-19R, CW-22 et V-11 qui furent vendues au Honduras, à Cuba, à la République Dominicaine, au Venezuela, à l'Équateur, au Pérou, au Chili, à l'Argentine, à la Bolivie et au Brésil. La Colombie fit l'acquisition de quelques Seversky SEV-3 et l'Équateur de quelques avions de course Seversky transformés en chasseurs. Le Pérou acheta également quelques exemplaires du chasseur « exotique » NA-50. Des versions du biplace de combat Waco Model D arrivèrent à Cuba, au Nicaragua et en Uruguay, alors que le chasseur léger Curtiss-Wright CW-14 Osprey fut exporté au Venezuela, au Salvador, en Bolivie et en Équateur.

Ces petites quantités d'avions, techniquement sains et faciles à entretenir, convenaient parfaitement aux besoins des forces aériennes latino-américaines alors en pleine gestation. Cette collection hétérogène d'avions oubliés prépara le terrain à leurs descendants qui devaient arriver par la suite grâce au P-B, et établit une solide réputation de qualité et de robustesse des produits nord-américains auprès de leurs utilisateurs qui les poussèrent souvent dans leurs derniers retranchements. Ce fut avec cet assortiment de modèles européens et de laissés-pour-compte nord-américains que la plupart des forces aériennes latino-américaines émergèrent de la préhistoire. Elles attendaient désormais avec impatience la livraison d'avions plus modernes de la part des États-Unis.

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

Avec l'élan donné par la mobilisation générale et le vote de la loi P-B, deux des principaux obstacles à l'expansion de l'aide aéronautique à l'Amérique Latine furent levés : la disponibilité et le financement. Disons-le tout net, jusqu'au début de l'année 1942, à l'exception des quelques appareils démodés cités plus haut, les États-Unis n'avaient ni avions à offrir aux Sud-Américains, ni financement adapté au peu qui pouvait être cédé.

Contrairement à une idée communément répandue, tous les pays d'Amérique Latine ne déclarèrent pas la guerre à l'Axe après le 7 décembre 1941. La plupart des pays des Caraïbes et d'Amérique Centrale (ainsi que le Brésil) le firent peu de temps après Pearl Harbor, mais les autres se contentèrent de rompre leurs relations diplomatiques et économiques. Le Chili ne déclara la guerre que tardivement et l'Argentine, soucieuse de maintenir sa neutralité, ne le fit que lorsque la victoire des Alliés fut assurée. En revanche, le président du Honduras adressa une lettre au président Roosevelt dans laquelle il l'informait qu'il mettait immédiatement les maigres forces armées de son pays sur le pied de guerre; sa foi en la qualité et l'aptitude de sa petite force aérienne fut si convaincante qu'il reçut en fin de compte la plus petite aide du P-B (cinq avions, plus des moteurs et des rechanges pour les appareils déjà en service).

Le personnel diplomatique nord-américain, aidé par quelques trop rares attachés militaires et les missions militaires, se mit à sillonner le continent pour négocier les besoins de chaque pays éligible à la loi P-B. Son travail fut harassant à l'extrême et plaça souvent les ambassades et les consulats dans une position peu enviable. D'un côté, le département d'État lui avait donné l'instruction de garantir à toutes les nations hôtes la volonté de satisfaire les besoins qu'elles exprimaient et de l'autre côté, de ramener à une plus juste proportion des demandes souvent démesurées par rapport aux réalités. Sans exception, tous les pays demandaient beaucoup plus de matériel qu'ils ne pouvaient en mettre en œuvre, alors qu'ils n'offraient en retour qu'une assistance réciproque purement théorique.

L'intérieur du hangar du *Cuerpo de Aeronautica del Peru* à Las Palmas, en août 1944. Dans le fond, on aperçoit un Curtiss P-36G, probablement le XXI-1-4 (42-38315). (Collection D. Hagedorn)

Above:
A look inside the Peruvian Air Corps «arsenal» at Las Palmas in August 1944. A Curtiss P-36G can be seen in the background. It was probably marked XXI-1-4 and had the USAAF serial 42-38315.

Below:
The solitary RP-47B-RE (41-6037) sent to Brazil for Mechanic Training School, shortly after arrival at Sao Paulo in December 1944. The colors on the nose cowl are unknown and are probably remnants of USAAF markings.

Le seul et unique RP-47B-RE (41-6037) de la *Força Aérea Brasileira*, peu après son arrivée à Sao Paulo, en décembre 1944. Affecté à l'école des mécaniciens, il recevra le numéro FAB 4103. (Rui Moreira Lima)

Cependant, petit à petit, en raison d'événements qui agitèrent même les eaux tropicales les plus calmes des régions les plus reculées de l'hémisphère occidental et sous la pression de la diplomatie nord-américaine, les premiers accords furent enfin formalisés. Le programme fut en butte aux chamailleries, jalousie et tracasseries administratives tout au long de la guerre, mais 2 044 avions de l'armée et 177 de la marine furent finalement fournis à l'Amérique Latine d'une manière qui, rétrospectivement, apparaît comme une équité prudente.

UN PROGRAMME ÉQUITABLE ET ADAPTÉ

Il n'est pas dans notre intention d'examiner en profondeur la politique suivie par le programme du P-B en Amérique Latine, mais de présenter les appareils, la manière dont ils ont été fournis et leur influence sur le cours des événements.

Nous commencerons par quelques généralités. Cette étude ne s'intéresse qu'à l'aviation et aux avions et, en quelques occasions, aux pièces détachées y afférentes. Il n'est d'abord pas inutile de préciser que l'Amérique Latine fut, en valeur absolue, l'un des plus modestes bénéficiaires du programme P-B. Le total des avions fournis par l'US Army Air Force (y compris ceux programmés mais qui furent accidentés en cours de route et réparés ou remplacés), comme on l'a vu, atteint à peine 2 050 machines (2 044 est le compte le plus juste auquel l'auteur a pu parvenir). L'Empire britannique prit en compte plus d'avions d'entraînement Fairchild PT-26 Cornell (2 227 construits dans le cadre du P-B pour la Grande-Bretagne et le Commonwealth) que l'Amérique du Sud reçut d'avions au total ! Cependant, alors que la Grande-Bretagne reçut 59 modèles différents d'avions construits aux États-Unis dans le cadre du P-B et d'autres programmes d'aide militaire, pas moins de 42 modèles différents furent livrés en Amérique Latine. C'est sans doute ce qui explique l'intérêt que les historiens aéronautiques ont toujours porté à ce sujet.

Même si beaucoup pensent le contraire, on peut affirmer que le choix des modèles affectés à l'Amérique Latine fut excellent et particulièrement bien adapté aux capacités et aux besoins réels de leurs utilisateurs. Ces modèles se répartissent comme suit (nous donnons les chiffres de l'hypothèse basse et de l'hypothèse haute, car il semble que le nombre d'avions programmé ait été plus élevé) :

Chasseurs	:	195 - 204
Bombardiers	:	34 - 34
Appui tactique	:	148 - 148
Observation	:	7 - 8
Transport	:	131 - 137
Liaison	:	161 - 161
Entraînement avancé	:	545 - 561
Entraînement de base	:	348 - 374
Entraînement primaire	:	475 - 505

Au crédit des États-Unis, il faut remarquer que tous ces avions, à de rares exceptions près, ne furent pas des laissés-pour-compte, mais représentaient ce qui faisait de mieux à l'époque, de sorte que l'on peut estimer à tort ou à raison qu'ils auraient été plus utiles ailleurs... Cet investissement, voire ce sacrifice, est donc tout à l'honneur des États-Unis.

PREMIERS ACCORDS

Dans certains cas, la livraison des avions commença avant l'entrée en guerre des États-Unis, dans le cadre du *Defense Air Program* couvert rétroactivement par le P-B. En juillet 1941, deux Fairchild PT-19A furent livrés au Brésil et seulement treize autres appareils arrivèrent en Amérique du Sud avant la fin de l'année 1941. Comme on l'a déjà indiqué, il s'agissait principalement d'avions commandés directement au constructeur dans le cadre d'un contrat commercial classique. Toutefois, avec l'entrée en force de la loi P-B, ils bénéficièrent rétroactivement des nouvelles conditions financières.

Avec la signature de nouveaux accords, et en fonction des possibilités de l'industrie nord-américaine et des exigences des forces armées alliées, les livraisons augmentèrent rapidement, s'élevant à 117 appareils pour les cinq premiers mois de l'année 1942, dont 50 North American AT-6B. Ces livraisons devaient servir tout à la fois à soutenir le moral et à montrer que les Nord-Américains étaient fermement décidés à honorer leurs obligations, deux buts qu'elles atteignirent à la perfection. En dehors de sa valeur sur le plan de la propagande, le AT-6B possédait une certaine capacité offensive et défensive et il s'avéra parfaitement adapté aux conditions d'emploi particulières du continent sud-américain tout au long de sa carrière. Il n'est donc pas surprenant que de tous les modèles cédés à l'Amérique Latine, le AT-6 fut le plus nombreux (au moins 483 exemplaires livrés pendant la guerre), devançant le Fairchild PT-19 (416 exemplaires au moins). Le AT-6 fourni dans le cadre du P-B et des programmes suivants (sans parler des surplus et des appareils achetés de gré à gré) devint rapidement l'avion militaire le plus répandu en Amérique Latine, un record qui tient toujours et qui n'est pas près d'être battu.

Le Brésil fut le pays qui bénéficia de la plus grosse partie de l'aide du P-B en nombre d'avions livrés (près de la moitié des livraisons à l'Amérique Latine), en raison de sa forte contribution à l'effort de

Alignement de P-47D du 1° *GAvCa* brésilien sur leur base principale de Tarquinia, en Italie, fin 1944.
On aperçoit distinctement l'insigne du groupe avec la devise *Senta a Púa*, que l'on peut traduire par « *à fond la caisse !* ». (NASM)

guerre. Le Mexique vient loin derrière, suivi par le Chili, le Pérou et la Bolivie. La Colombie fut le sixième et dernier pays à revoir plus de cent avions. Viennent ensuite, par ordre décroissant, l'Équateur, Cuba, l'Uruguay, le Venezuela, le Paraguay, le Guatemala, la République Dominicaine, Haïti, le Salvador, le Nicaragua et le Honduras. Le classement est légèrement modifié si l'on tient compte des avions navals, mais pas d'une manière significative.

En 1942, en dépit de la situation, l'USAAC/USAAF put se séparer de près de 350 appareils en faveur de l'Amérique Latine. L'année 1943 allait connaître les plus importantes livraisons, avec 920 machines effectivement remises à leur destinataire. En 1944, le nombre atteignit 608 et en 1945, seulement 212.

CHASSEURS

Il va sans dire que chaque pays admis à bénéficier de la loi P-B demanda à un moment ou à un autre des avions de chasse. Cependant, peu nombreux étaient ceux qui pouvaient réellement justifier leur emploi. Seuls cinq des dix-sept pays d'Amérique Latine se virent fournir des chasseurs par le P-B. Ce fut, évidemment, le Brésil qui reçut les premiers chasseurs P-B du continent, lorsque dix Curtiss RP-36A (le « R » indiquait alors le déclassement dans la terminologie de l'USAAC et non « Reconnaissance »), retirés des escadrilles de l'USAAC dans la zone du canal de Panama, furent transférés à la base aérienne de Fortaleza, dans le nord du Brésil, en mars 1942 (ils ne furent pris officiellement en compte qu'en août). Bien que couverts par la loi P-B, ces appareils n'eurent aucun *Project Number* d'assigné et leur dette semble avoir été tout simplement annulée. Utilisés surtout pour la formation, ces appareils eurent un grand retentissement sur le moral des aviateurs brésiliens. Sept apparaissaient encore dans l'inventaire en mai 1945, époque à laquelle la cellule du FAB-06 (anciennement 38-158) avait atteint 11 846 heures !

Peu après arriva le premier des six Curtiss P-40E-1 (P-B projet B-905). Les P-40E furent suivis par 27 P-40K, à partir de novembre 1942 (30 avaient été alloués, mais apparemment trois furent perdus en cours de route et le compte P-B du Brésil fut recrédité en conséquence), deux P-40K-1 en octobre 1944 (projet B-54220, probablement pour l'instruction des mécaniciens), 10 P-40M en février 1943 (un fut accidenté en route) et pas moins de 41 P-40N-1, à partir de septembre 1944. Ces avions modernes, presque tous flambant neufs, furent utilisés par les Brésiliens dans le cadre d'un vaste de programme d'entraînement. Ils permirent notamment de former un certain nombre de pilotes du futur 1° *Grupo de Aviação de Caça* qui suivit le corps expéditionnaire brésilien en Italie. Le 1er janvier 1955, pas moins de 33 P-40 figuraient encore dans l'inventaire de la FAB, au sein du 14° *GAv* à Porto Alegre (avec cinq AT-6). Certains auteurs ont pensé qu'un ou deux P-40 brésiliens avaient été transférés à la Bolivie et que le Chili avait également reçu des P-40 grâce au P-B, mais il est absolument certain que le Brésil fut le seul utilisateur de cet appareil en Amérique Latine.

Le Pérou, une importante puissance militaire de la côte ouest du continent sud-américain, disposant de bases et de ressources naturelles importantes qui intéressaient les États-Unis, réceptionna également des avions de chasse en 1942. Dix-sept Curtiss P-36G sur les trente alloués arrivèrent entre septembre 1942 et novembre 1943. Le projet PU-53 couvrait les dix-huit premiers appareils, dont seulement douze parvinrent à destination (six furent accidentés avant ou pendant la livraison et, ne pouvant être réparés, servirent de magasins à pièces détachées), et le projet PU-529A-1, les douze autres. Ces appareils avaient été à l'origine commandés par la Norvège sous la dénomination de Hawk H-75A-8 (quelques uns

Above:
Brazilian P-47D lineup with the 1° GAvCa at their primary operating base at Tarquinia, Italy, in late 1944. Note slight differences in the prop spinners, indicating different block aircraft.

Bottom:
Two P-40Ms of only 10 delivered to Brazil, in February 1943, sport versions of the famous «shark mouth» marking. The individual aircraft numbers are barely visible on the bottom of each rudder.

Deux des dix P-40M livrés au Brésil, en février 1943. Ils portent une décoration devenue universelle...
On distingue difficilement le numéro individuel peint sur la bas du gouvernail de chaque appareil.
(N.L.Senandes, via Rudnei Dias da Cunha)

Prêt-Bail

Ce P-47D-30-RA (44-33722) affecté au 201 *Escuadron* de la *Fuerza Aérea Mexicana* quitta le continent américain pour le théâtre d'opérations des Philippines le 12 avril 1945. Il fut ferraillé sur place après la fin des hostilités. (Ing. Jose Villela Jr.)

Above:
The 201 Escuadron of the Mexican Air Force served late in the war in the Philippine Islands campaign. This aircraft (44-33722) did not depart the US for the theater until April 12, 1945 and was struck off charge in the Philippines after VJ-Day. It bears nearly perfect FAM markings for the period.

Below:
Although the aircraft on the left (44-33710) bears typical Mexican markings for the 1945 campaign (but as yet minus the cowl «petal» marking), the aircraft on the right (42-29088) is believed to have been loaned to the unit while its own complement of aircraft was being delivered.

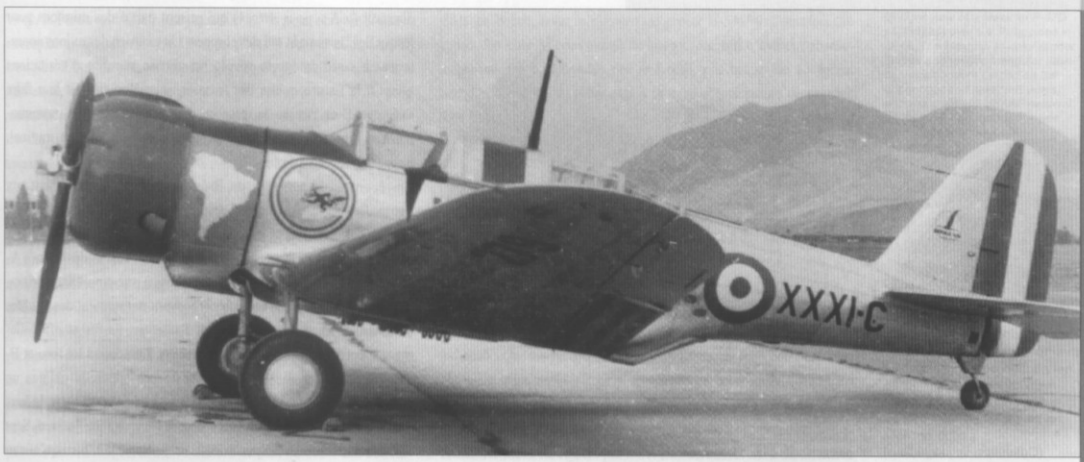
Si l'appareil de gauche (44-33710) porte les marques complètes de l'aviation mexicaine aux Philippines (bien que sans la décoration du capot), celui de droite (42-29088) a été prêté par les forces US locales en attendant que les Mexicains aient touché tous leurs avions. (NASM)

servirent effectivement dans le cadre du programme d'entraînement « Petite Norvège » au Canada). Ils furent modifiés, après leur utilisation par les Norvégiens et l'USAAF, au centre des Chicago & Southern Airlines à Memphis, et leurs compteurs « remis à zéro ». Cette procédure inhabituelle avait été adoptée en raison de fortes tensions entre le Pérou et les États-Unis à propos des A-33 (voir plus bas). Certaines sources indiquent que seulement 28 P-36G furent pris en compte. Cependant, les deux derniers avions, portant le total à trente machines, furent finalement livrés en mai 1944 et en novembre 1945, après avoir été réparés suite à des accidents lors des vols de convoyage. Les P-36G entrèrent en service au sein de la force aérienne la plus bigarrée d'Amérique du Sud, aux côtés de nombreux modèles hétéroclites, italiens pour la plupart. Ils rejoignirent les 11° *Escuadron de Caza* à Talara et 21° *Escuadron de Caza* à Limatambo. Bien que leur nombre diminuât progressivement, ils furent maintenus en service jusqu'au 31 décembre 1956, date à laquelle, pour une raison que l'on ignore, ils furent rebaptisés P-36H dans les comptes rendus du service des renseignements nord-américains.

Il est intéressant de noter que les Péruviens furent globalement enchantés de leurs P-36G. Pourtant, lorsque l'un des premiers appareils se livra à un exercice de combat tournoyant avec un chasseur biplan Caproni Ca 114 le 23 septembre 1942 au-dessus de Las Palmas, l'attaché militaire nord-américain, invité à l'événement, nota sèchement que « *le Ca 114 avait totalement surclassé le Hawk* » !

En mai 1943, le Guatemala réceptionna six Boeing P-26A (projet GT-27) en provenance de la 6th *Air Force* de l'USAAF, basée dans la zone du canal de Panama. Un septième appareil put être assemblé à partir de la masse de pièces détachées fournies simultanément. Dénommés officiellement PT-26A sur les documents du P-B, ces appareils montrent à la fois l'opportunisme et la finesse diplomatique nord-américains. Un détachement du *Panama Interceptor Command* de la 6th *Air Force*, installé à Guatemala, ville où les Nord-Américains entretenaient une importante base de patrouilleurs maritimes, avait utilisé la plupart de ces appareils depuis le début de la guerre et l'USAAF estimait trop coûteux de rapatrier ces appareils au Panama uniquement pour les ferrailler. De leur côté, les Guatémaltèques avaient réussi à démontrer que leurs « chasseurs d'entraînement » Ryan ST-A Special étaient inférieurs aux Bergamaschi/Caproni AP-1 fournis par l'Italie à leurs voisins du Salvador et totalement incapables de s'opposer aux Waco Model D du Nicaragua, dans le cas, peu probable mais toujours possible, d'une mauvaise rencontre. Il s'agissait avant tout d'une question de fierté nationale. De manière à camoufler la véritable nature de ces avions, tant aux yeux de voisins jaloux que de Washington, ils furent systématiquement dénommés PT-26A sur les documents officiels, ce qui a fréquemment amené les historiens à rechercher la trace du modèle d'entraînement Fairchild, portant exactement la même désignation, aux couleurs guatémaltèques. La FAG a littéralement usé ses PT-26A jusqu'à la corde, revendant les deux derniers survivants aux États-Unis en 1957, dont l'un d'eux fait désormais partie de la collection du National Air and Space Museum du Smithsonian Institute. Sans la FAG, aucun exemplaire de ce grand classique de l'entre-deux-guerres n'aurait jamais survécu !

En juillet 1944, le Brésil réceptionna son premier P-47, un RP-47B-41-RE (41-6037), destiné à l'instruction des mécaniciens. Ce fut le premier d'une longue série. Officiellement, le compte P-B du Brésil fut débité d'un montant correspondant à la fourniture de 39 P-47, y compris le P-47B, sous le numéro de projet B-54220. En fait, en raison de la livraison d'avions de remplacement et de prêts au 1° *GAvC* engagé en Italie, pas moins de 68 P-47 furent imputés au compte P-B du Brésil, sous le numéro de projet B-54149. Cependant, le projet B-54149-A1 couvrit 19 P-47 supplémentaires qualifiés de *« remplacements aux 19 P-47 du projet B-54149 mis à la disposition du MTO »*. De ce fait, le nombre de P-47 P-B ayant effectivement porté les couleurs de la FAB, y compris le P-47B, est de 50 : 37 en mai 1944, 2 en juin et 10 en juillet, plus le P-47B. En raison des accidents et des pertes en opérations,



Un RA-33 du 31° *Escuadron de Reconicimiento* du *Cuerpo de Aeronautica del Peru*, photographié en juin 1954. Sur le nez a été peinte une carte d'Amérique du Sud en commémoration d'un raid d'avant-guerre. Il porte un mélange de marques récentes (« 279 » sous l'aile gauche) et anciennes (XXXI-C). (Dr. Gary Kuhn)

seuls 25 appareils furent rapatriés au Brésil après la cessation des hostilités en Europe. Il est intéressant de noter que le projet B-54785 devait permettre la livraison de 22 P-47N au Brésil, mais il fut résilié après le 8 mai 1945.

Le Mexique fut armé d'une manière similaire pour permettre l'envoi de l'*Escuadron de Pelea* 201 aux Philippines, en 1945. Au départ, ses appareils furent empruntés au 58th *Fighter Group* de l'USAAF. Les premières livraisons P-B n'intervinrent qu'en juillet, au moment où l'escadrille fut retirée des opérations. Le projet M-2006 affecta un total de 58 P-47D au Mexique. Seulement 25 lui appartinrent en propre, le reste étant prêté en tirant sur les ressources locales du *Southwest Pacific Theater Command* pour l'entraînement et le remplacement des pertes. Tous les avions furent laissés sur place aux Philippines quand l'unité fut dissoute en novembre 1945, car il avait été jugé plus économique de la rééquiper au Mexique directement avec le surplus qui se trouvait à Laredo (Texas). Ayant anticipé cette mesure, le quartier-général de l'USAAF avait ordonné le 31 août 1945 de tenir à la disposition du Mexique 30 P-47N neufs qui se trouvaient alors en dépôt de stockage. Il fut finalement décidé de les remplacer par 25 P-47D-35-RA, neufs pour la plupart, dans la mesure où le Mexique n'avait pas un besoin particulier de chasseurs à long rayon d'action et où le personnel était déjà familiarisé avec l'ancienne version. Ces appareils demeurèrent en service avec la FAM jusqu'au 1er juin 1958.

Le dernier avion de chasse livré à l'Amérique Latine fut, non sans une certaine surprise, un unique Bell P-39D, fourni à l'école des mécaniciens de la force aérienne brésilienne vers janvier 1944. Celui-ci, un surplus de la 6th *Air Force*, déclassé pour l'instruction au sol, fut considéré comme « sans aucune valeur » et offert gratuitement au Brésil. Il était cependant en bon état général, mais il est peu probable qu'il ait jamais revolé après son vol de convoyage à Sao Paulo, où il fut aperçu pour la dernière fois en octobre 1944.

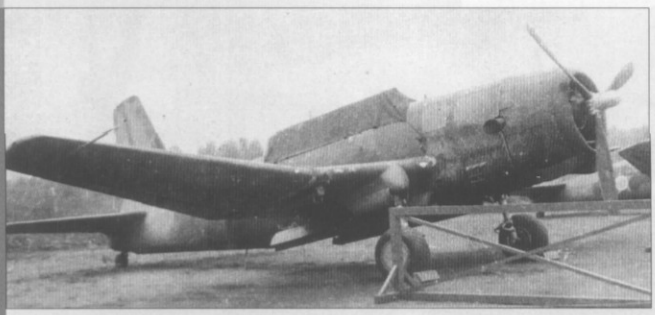
On ne peut pas clore le chapitre des avions de chasse sans mentionner quelques cas de demandes particulières, qui furent sérieusement étudiées par le *Munitions Assignment Board* (MAB, puis MAC pour *Committee*), organisme chargé de l'attribution des crédits de la loi P-B.

Quand l'Équateur apprit que le Pérou, son « ennemi héréditaire », était sur le point d'acquérir une trentaine de P-36G selon des voies détournées, il demanda aussitôt une livraison de P-36 dans le cadre du P-B. D'abord saisi vers mai 1943 pour la fourniture de 12 avions « *semblables aux chasseurs achetés par le Pérou* », le MAB opposa sagement une fin de non-recevoir en se fondant sur l'insuffisance de formation des équipages qui ne permettait pas un emploi approprié de ces avions. Après l'arrivée d'avions d'entraînement et d'une mission militaire, l'Équateur renouvela sa requête en octobre 1944. Une fois encore, le MAB la rejeta pour éviter la déstabilisation de la région et sous le prétexte qu'il n'existait « *aucun besoin militaire valable au regard de l'effort de guerre* ». Cependant, à cette époque, l'Équateur avait renoncé depuis longtemps à ses droits sur une base aux Galápagos et avait reçu un nombre satisfaisant d'autres avions modernes. La requête fut abandonnée.

Le Chili et la Colombie, ayant appris à leur tour la fourniture d'un grand nombre de P-40 au Brésil, transmirent une demande à l'administration du P-B pour ce type d'avion. Le Chili justifiait ses besoins par la nécessité de protéger ses mines de nitrate, dont la production était indispensable à la fabrication des explosifs. Le MAB approuva d'abord la livraison de douze appareils (projet CL-675), puis se rétracta dans la mesure où les armées alliées étaient victorieuses sur tous les fronts. De son côté, la Colombie demanda six P-40 en fondant son argumentation sur le fait que ses uniques chasseurs, des Curtiss Hawk II, était totalement dépassés et qu'elle avait besoin d'avions plus performants si l'on voulait qu'elle joue un rôle actif dans la défense du canal de Panama. Le projet reçut le numéro d'agrément CM-95 et fut lui aussi résilié en raison de l'amélioration générale de la situation militaire.

La demande la plus étonnante vint du Brésil, qui, en juillet 1944, intervint auprès du MAB de Londres (une branche du MAB se trouvait en effet en Grande-Bretagne) pour obtenir six Supermarine Spitfire Mk. V dans le cadre d'un P-B inverse. L'attaché de l'Air américain au Brésil, chargé de vérifier le bien-fondé de cette requête, indiqua que les Brésiliens désiraient obtenir « *au moins un nombre symbolique de ces célèbres chasseurs qui avaient connu la gloire pendant la bataille d'Angleterre* ». Les Brésiliens revinrent à la charge par la suite, cette fois pour des Spitfire IX ou XII, mais aussi pour des Hawker Typhoon ! Bien que les Britanniques fussent plutôt alléchés par la perspective d'exporter quelques uns de leurs produits en Amérique du Sud (en pensant à l'avenir, sans aucun doute), la guerre du Pacifique touchait alors à sa fin et la demande fut enterrée.

A Peruvian Douglas RA-33 marked in the commemorative colors of a pre-war circuit flight of South America. It is otherwise in the colors of the 31° Escuadron de Reconicimiento, but bears a combination of pre-war (XXXI-C) and post-war (279 under port wing) markings as of this June 1954 view.



L'un des cinq A-35B mis effectivement en service opérationnel au sein de la *Força Aérea Brasileira*, qui ne connaîtra que des déboires avec. Celui-ci ne paraît en effet pas en pleine forme...
(Collection D. Hagedorn)

Above:
One of the five examples of the problem-plagued A-35B that actually reached an operational unit in Brazil.It appears to be in very poor condition.

Below:
Exceptionally rare photo of one of the six Douglas O-38Es (33-015) shortly after delivery to the infant Haitian Air Corps in mid-June 1942. The six position US insignia was shortly overpainted with the brand-new Haitian red/black/white roundel. The presence of racks for depth-charges under the lower starboard wing is noteworthy.

Une photo très rare de l'un des six Douglas O-38E (33-015) du Corps d'aviation de la Garde d'Haïti, peu après sa livraison, à la mi-juin 1942. Les marques de nationalités US seront rapidement remplacées par la cocarde rouge-noire-blanche haïtienne. On note le râtelier pour les charges de profondeur sous l'aile droite.
(Major Dean H.Eshelman, via Jimmie Eshelman)

BOMBARDIERS

Il existait une forte opposition au sein du gouvernement et dans les cercles militaires nord-américains à l'envoi de bombardiers, quels qu'ils fussent, en Amérique Latine. Cette arme était généralement considérée comme trop puissante pour être confiée à des gouvernements dont la stabilité, sans parler de la loyauté à la cause alliée, demeurait douteuse pour le moins. Toutefois, la menace que faisaient peser les sous-marins allemands au large du Brésil constitua un facteur positif pour la fourniture de petites quantités d'appareils destinés à la fois à l'entraînement et à la lutte anti-sous-marine. Le Brésil devait recevoir la totalité des 34 bombardiers alloués à l'Amérique Latine, majoritairement vers la fin de la guerre.

Les premières livraisons, destinées à accompagner celles de P-40E et de RP-36A, portèrent sur six (ou sept) North American B-25B Mitchell, entre septembre et décembre 1941. Elles furent suivies par celle d'un unique Douglas B-18 Bolo, en avril 1942.

En avril 1944, deux autres B-18 et un B-18A furent alloués au Brésil (dont un fut affecté à l'école des mécaniciens), suivis en août par un B-25C, également destiné à l'instruction au sol. Finalement, entre septembre et novembre 1944, 21 B-25J arrivèrent au Brésil. Il avait été envisagé un moment de les engager en Italie aux côtés du 1° *GAvC*, mais eu égard aux insurmontables difficultés en matière de logistique, l'idée fut abandonnée. Les appareils restèrent donc au Brésil, à la grande joie des aviateurs locaux, où ils furent rejoints dans les années qui suivirent par d'autres machines du même modèle.

Pour clore le chapitre des bombardiers P-B, signalons qu'un unique Lockheed B-34 rejoignit l'école des mécaniciens au Brésil en octobre 1944.

AVIONS D'ASSAUT

À la grande surprise de leurs chauds partisans d'avant-guerre aux États-Unis, l'épreuve du feu démontra que rares furent les avions d'assaut (« A » pour *Attack*) qui prirent part à des missions pour lesquelles ils avaient été développés. Un examen des avions appartenant à cette catégorie révèle un certain nombre d'hésitations quant à la nature même des missions que l'on voulait leur faire exécuter. Il en résulta la mise au point de multiplaces monomoteurs ou bimoteurs bâtards, généralement médiocres dont, au final, personne ne voulait plus.

En réponse à la demande du Brésil de participer activement aux patrouilles côtières et maritimes, pas moins de 28 Lockheed A-28A Hudson lui furent transférés en décembre 1942 et en janvier 1943. En fait les 18 premiers (projet B-312) furent dénommés A-29 et A-29A, car ils avaient été soustraits à une commande britannique et profondément modifiés (recevant notamment des doubles commandes et un armement US). Toutefois, ils furent officiellement identifiés comme étant des A-28A. Le second lot (projet B-312-A) porta sur dix A-28A. L'un de ces appareils obligea un sous-marin allemand à faire surface, le 31 juillet 1943, et le harcela jusqu'à l'arrivée d'un Catalina qui l'envoya par le fond. Sept A-28A étaient encore répertoriés le 1er juillet 1952, bien qu'aucun ne fût alors affecté à une unité ni même en état de vol.

Un nombre identique (28) de Vultee V-72 et RV-72 Vengeance Mk.II fut envoyé au Brésil. Ces modèles avaient été rejetés par la RAF et, bien qu'ayant reçu la dénomination A-31 de la part de l'USAAF, aucun ne portait de numéro de série américain. Sur les douze premiers, seul un arriva à Rio de Janeiro au terme de rocambolesques tribulations. Tous les autres, sauf deux (AN594 et AN597), furent réparés et rendus au Brésil.

Les A-31 furent versés au 1° *Grupo de Bombardeo Picado*, à Rio, conservant comme identification une partie de leur numéro de série de la RAF (581 à 608). En 1945, ils furent temporairement renumérotés FAB 01 à FAB 28, puis A-31 6000 à 6027 (incluant le numéro des deux machines définitivement perdues pendant le convoyage). Peu après la guerre, ils furent envoyés au dépôt de stockage, puis à la ferraille le 17 mai 1948.

Le Chili fit l'acquisition de 12 Douglas RA-24B-1-DT Dauntless, entre juin et août 1943 (projet CL-674 Case 211), sans nul doute l'avion le plus performant reçu par ce pays pendant la guerre. Ils furent accompagnés de treize moteurs et deux hélices de rechange et tous survécurent à la guerre. Le 3 décembre 1946, dix se trouvaient encore en première ligne, au sein de la II *Brigada Aéréa*, *Grupo* 4, à La Colina, près de Santiago. On les retrouvera encore sur un état daté du 7 avril 1950, mais aucun n'était plus en état de vol en raison du manque de pièces détachées.

Entre juin et octobre 1943, le Mexique toucha également 30 A-24B (projet M-45). Pour des raisons politiques, ils furent basés à Mexico, avec un détachement permanent de quatre appareils à Ensenada (avec trois AT-6), pendant toute la durée des hostilités. Mais, après la guerre, les 24 survivants furent éparpillés dans tout le pays au sein de nombreuses escadrilles principalement équipées en AT-6. Cinq étaient encore en service en avril 1961, lorsque l'un d'entre eux fut cannibalisé pour maintenir les quatre autres en état de vol. Une demande pour 25 autres A-24B (projet M-45-A1), destinés à remplacer les AT-6, fut rejetée par le MAB qui estima que le Mexique ne présentait pas de raisons suffisamment valables pour obtenir un lot supplémentaire.

Le Pérou, grâce à ses ressources et à ses installations importantes, bénéficia également de l'aide en matière d'avions d'assaut, bien que d'une manière peu banale. Ce pays avait obtenu la fourniture de 10 Northrop (Douglas) 8A-3P entre janvier et juin 1939 et, à cette époque, ces appareils comptaient parmi les plus modernes du continent. Après l'invasion de la Norvège par l'Allemagne en

1940, le Pérou crut saisir une occasion en or pour obtenir d'autres exemplaires à bas prix. Le 15 août 1941, il acheta comptant 18 Douglas 8A-5 au gouvernement norvégien en exil et envoya le *Maranon*, un cargo battant pavillon péruvien, à New York pour embarquer les avions. Cependant, en raison de la tension internationale croissante, le gouvernement américain réquisitionna les appareils, brutalement devenus « essentiels à la défense des États-Unis » ! Il s'ensuivit une longue bataille diplomatique trop complexe pour être rapportée ici. On pensait que l'affaire avait été définitivement réglée en mars 1943, quand le gouvernement américain racheta les avions, qui, entre-temps, avaient été envoyés aux aviateurs norvégiens exilés au Canada. Les pilotes péruviens, qui attendaient impatiemment leurs avions, furent si furieux après les Nord-Américains qu'en juillet 1942, certains peignirent des croix gammées sur leurs vieux appareils en signe de protestation. En fin de compte, en novembre 1943, le gouvernement US accepta de mettre 16 machines à la disposition du Pérou, après révision générale et installation des équipements exigés, mais en raison d'une pénurie de rechanges, seuls 13 étaient en état de vol. Pour des raisons purement administratives, il leur fut assigné la dénomination RA-33 ainsi que les numéros de série 42-109007 à 019 (mais il est peu probable qu'ils aient été peints).

Les RA-33 furent accueillis avec soulagement au Pérou et aussitôt incorporés à la 23ème escadrille à Las Palmas, qui volait déjà sur les anciens modèles. En mars 1944, cinq avaient été transférés à la 33ème escadrille à Vitor, où ils effectuèrent de nombreuses patrouilles côtières (25 heures de vol par mois en moyenne), aux côtés de six Curtiss-Wright CW-22B Falcon. Au moins un exemplaire volait encore au 30 mars 1957.

Vers la fin de la guerre, de nouveaux débouchés furent recherchés de manière systématique afin d'écouler une production pléthorique. Le Brésil bénéficia une fois de plus de ces surplus, sous la forme d'une version améliorée du Vultee A-31 Vengeance, le A-35B, qui, au terme d'une véritable épopée, permit de former le 2° *Grupo de Bombardeo Picado* à Sao Paulo, en septembre 1944. Pour résumer [l'histoire complète de ce fiasco peut être retrouvée sous la plume de l'auteur dans le *Journal* de l'*American Aviation Historical Society*, vol.43 n°3, automne 1998, sous le titre *Postcript with a Vengeance*], les États-Unis avaient alloué 50 A-35B au Brésil, sous le numéro de projet B-54196. Toutefois, au cours des vols de convoyage de ces avions, qui n'avaient absolument pas été commandés par le Brésil, pas moins de 13 furent accidentés en route, la plupart à la suite d'une panne de moteur. Les États-Unis refermèrent le dossier, mais sept avions arrivèrent à destination, dont un fut affecté à l'école des mécaniciens (projet B-54220). Ils furent « officiellement » pris en compte par le Brésil en septembre 1944, mais volèrent peu, si jamais.

Le Brésil fut nettement plus heureux avec les 31 exemplaires de diverses versions du Douglas A-20 : 1 A-20A, 22 A-20K-10-DK et 8 A-20K-15-DO (projets B-54143, B-54143-A1 et B-54220), livrés entre janvier et septembre 1944. Ils rejoignirent l'unique DB-7B Boston III (AL336), livré dès décembre 1941. Ces robustes appareils connurent une longue carrière au sein de la FAB, puisque le dernier ne fut rayé des contrôles que le 19 juillet 1966 ! Une livraison de quinze autres A-20 avait été approuvée (projet B-54751), mais elle fut annulée peu avant la fin de la guerre.

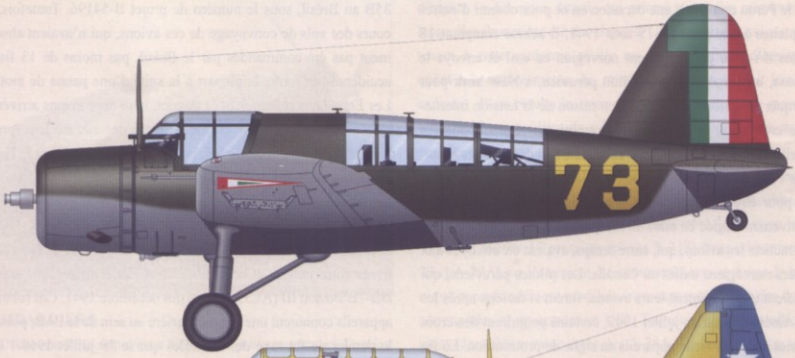
Le fait que les avions d'attaque, tels qu'ils avaient été conçus initialement, avaient été rejetés par les forces aériennes nord-américaines n'était pas passé inaperçu en Amérique Latine. Quelques pays en profitèrent pour passer commande d'appareils beaucoup plus performants que ceux dont les Nord-Américains semblaient se débarrasser à bon compte. Certains soumirent des demandes plus ou moins réalistes, d'autres eurent des exigences parfaitement farfelues. L'Équateur, alarmé par la livraison de RA-33 au Pérou, contre lequel il s'était trouvé récemment en guerre, s'empressa de commander 12 Douglas A-20 en mai 1943. Toutefois, le MAB désapprouva le projet parce que l'Équateur ne possédait que trois pilotes certifiés sur multimoteurs ! À peine découragé, le gouvernement équatorien revint à la charge en décembre, mais cette fois pour 25 A-24 Dauntless, six Lockheed A-29 et 25 Curtiss A-25 Helldiver. Une seconde fois, le MAB rejeta la demande, estimant que ce pays avait déjà reçu un nombre plus que suffisant de AT-6 armés. L'Équateur persista néanmoins et, en octobre 1944, tenta d'obtenir 12 A-24, espérant que le déclassement de ce modèle et la modicité de la commande joueraient en sa faveur. Ce fut peine perdue, le MAB répondant qu'il n'y avait plus de A-24 disponibles !

La Bolivie demanda également des A-24 (12 vers septembre 1944) et, curieusement, le MAB donna son accord. Mais, comme

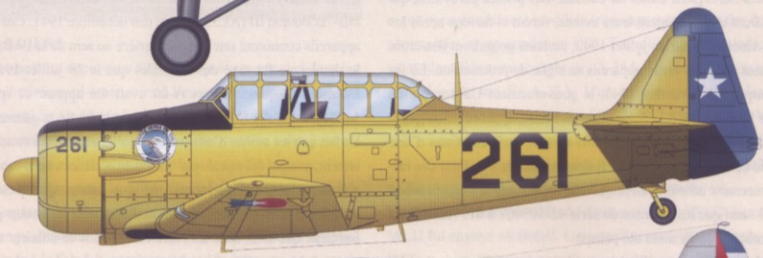
In-flight view of a Mexican P-47D (44-33721) over the Philippines in 1945. The Mexican tri-color rudder stripes and unique triangular national insignia were carried on the upper right and lower left wings, with the standard USAAF national insignia on the upper left, lower right and either fuselage side, to aid in clear identification to ground forces.

Un P-47D (44-33721) mexicain en vol au-dessus des Philippines en 1945. La cocarde mexicaine était peinte sur l'extrados droit et sur l'intrados gauche et les marques de nationalité US occupaient les quatre positions habituelles, de manière à faciliter l'identification aérienne. Le gouvernail était peint dans les trois couleurs nationales. (NASM)

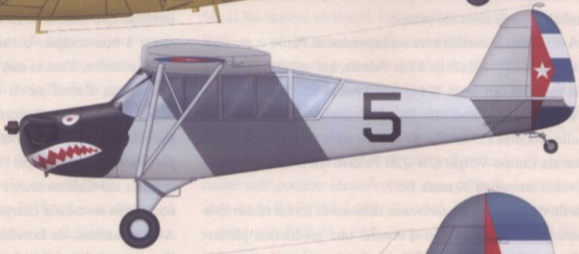
Vought OS2U-3
Fuerza Aérea Mexicana
Escuadron 5
Tampico, 1943.



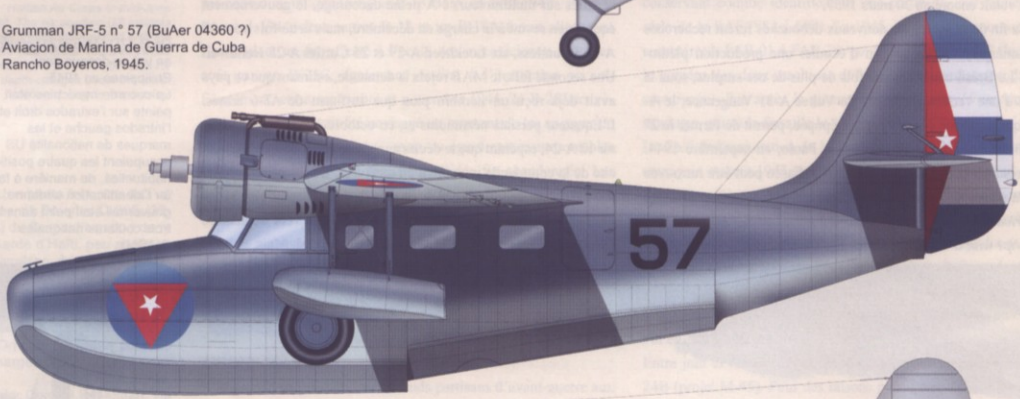
North American AT-6D-NT
Fuerza Aérea Nacional de Chile
Grupo N° 1 « *Los Condores* »
Alto Hospicio, 1945.



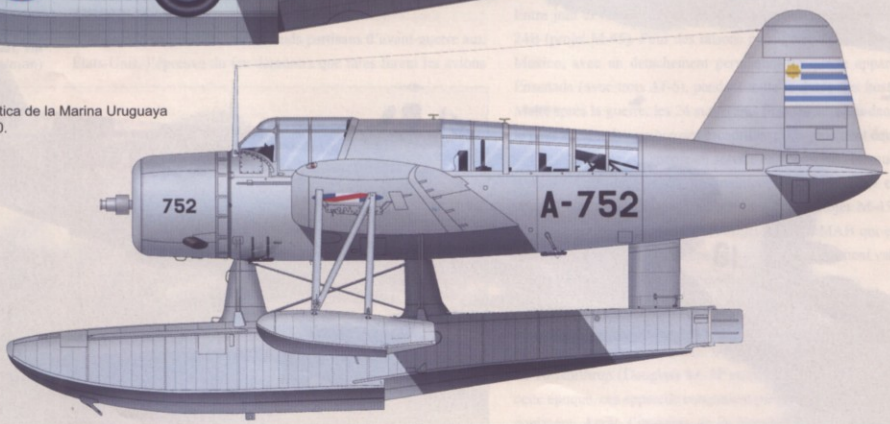
Aeronca L-3B-AE n° 5 (43-26772 ?)
Cuerpo Aéreo, Ejercito de Cuba
Campo Columbia, 1943.



Grumman JRF-5 n° 57 (BuAer 04360 ?)
Aviacion de Marina de Guerra de Cuba
Rancho Boyeros, 1945.



Vought OS2U-3
Servicio de Aeronautica de la Marina Uruguaya
Punta del Este, 1950.



la situation politique interne connut une nouvelle instabilité, le projet fut abandonné. Les forces armées cubaines s'intéressèrent à 10 A-24 en mars 1944, pour suppléer les AT-6 qui effectuaient d'innombrables patrouilles côtières. Le MAB pensa allouer des A-24 d'occasion (ainsi que six vieux B-25 et un UC-78), mais quand l'*Air Materiel Command* expliqua que remettre en état des A-24 impliquait une charge de travail considérable, il fut proposé des Vultee A-35 en échange ! Fort sagement, les Cubains déclinèrent l'offre, les déboires des Brésiliens avec leurs Vengeance étant parvenus jusqu'à leurs oreilles.

Entre-temps, en novembre 1943, la Bolivie avait reçu un accord pour la fourniture de deux Lockheed A-28 Hudson (projet BL-123), mais le MAB l'annula après avoir appris que les Boliviens avaient l'intention de démilitariser les appareils pour les verser à leur compagnie civile nationale. Pas démontés pour autant, les Boliviens demandèrent en échange six bombardiers en piqué Douglas « DB-72 », que le MAB leur refusa en expliquant qu'« *ils ne connaissaient pas ce modèle, introuvable dans l'inventaire US* ». On ne sait d'ailleurs pas trop à quel avion les Boliviens se référaient, ni même où ils avaient obtenu cette référence.

Haïti fit parvenir une demande pour des avions de cette catégorie, en janvier 1944, malgré l'avis défavorable de la mission US. La commande portait sur trois Vultee A-35 Vengeance ou, à la rigueur, trois Douglas A-24 ou North American A-36, selon les disponibilités... Le bon sens l'emporta et cette demande ne fut jamais suivie d'effet.

L'une des commandes les plus étranges vint du Pérou qui, en août 1943, exigea la livraison immédiate de Brewster A-34 Buccaneer, ou de leurs équivalents SB2A-1 ou Model 240 civils. Le MAB s'empressa de répondre aux Péruviens « *qu'il serait souhaitable qu'ils reconsidèrent leur demande* » !

AUTRES TYPES

OBSERVATION

Seuls huit appareils d'observation furent transférés en Amérique Latine. Six vénérables Douglas O-38E constituèrent le premier équipement du nouveau Corps d'Aviation de la Garde d'Haïti, en juin 1942. Usés jusqu'à la corde, ils furent interdits de vol en avril 1943. Le huitième fut un solitaire Curtiss O-52 vendu au Brésil pour l'*Escola Tecnica de Aviação*, fin janvier 1944.

TRANSPORT

Curieusement, peu de pays furent intéressés par des avions de transport. Quelques uns (Bolivie et Chili) saisirent l'opportunité pour accroître leur flotte civile, d'ailleurs gérée par les militaires. D'autres s'en servirent surtout pour le transport des personnalités. Sur les 131 appareils de la catégorie « C » ou « UC » livrés à l'Amérique Latine, 99 furent acquis par le Brésil. Les seuls autres pays que le Brésil à recevoir le C-47 furent la Bolivie (4 C-47A, projet BL-305) et la Colombie (10 machines d'occasion, projet CM-120).

LIAISON

Pratiquement aucun pays d'Amérique Latine ne vit l'utilité de commander des avions de liaison. Ils furent plus ou moins imposés par les conseillers nord-américains qui considéraient que ces appareils légers et peu coûteux convenaient parfaitement aux conditions locales. En tout 161 appareils furent livrés, parmi lesquels 87 Aeronca L-3.

ENTRAÎNEMENT

En revanche, tous les aviateurs latino-américains eurent un véritable coup de foudre pour les avions d'entraînement avancé (« AT »). Cette catégorie forma, avec 545 machines livrées, le plus gros du contingent des avions fournis dans le cadre du P-B. Les livraisons se répartirent entre trois types différents, qui s'adaptèrent si bien aux conditions d'emploi, ainsi qu'au tempérament et au degré de qualification de leurs pilotes, que l'on aurait pu croire qu'ils avaient été construits sur mesure. On trouve : 3 North American AT-6A, 60 AT-6B, 191 AT-6C, 219 AT-6D, 10 AT-6F, 36 Beech AT-7 et 5 AT-7C et 36 Beech AT-11. Les rumeurs concernant un Beech AT-10 uruguayen semblent sans fondement.

L'aventure des AT-6 en Amérique Latine est une histoire à elle seule [l'auteur lui consacrera une monographie à paraître prochainement chez *Air Britain*]. Si l'on devait effectuer un sondage de popularité auprès des pilotes latino-américains, il ne fait aucun doute que le « *T-seis* » l'emporterait haut la main.

Sur les 400 AT-6B (avec armement défensif arrière) construits, pas moins de 60 furent expédiés vers le sud dès le début de l'année 1942, une manière de montrer la bonne volonté du gouvernement américain aux heures les plus sombres de la guerre. Les AT-6C souffrirent considérablement des conditions climatiques en raison du remplacement de l'aluminium (dont la pénurie sévissait aux États-Unis) par de l'acier à faible teneur en fer et du contreplaqué. Au contraire, les AT-6D connurent une exceptionnelle longévité, certains exemplaires livrés au Brésil et à la Bolivie n'étant réformés qu'au début des années quatre-vingts.

En juillet 1942, un AT-6B mexicain surprit un sous-marin allemand en surface. Bien que la rencontre n'eut aucun résultat, ce fait d'armes connut un retentissement considérable dans toute l'Amérique Latine et contribua pour une bonne part à la popularité de cet appareil.

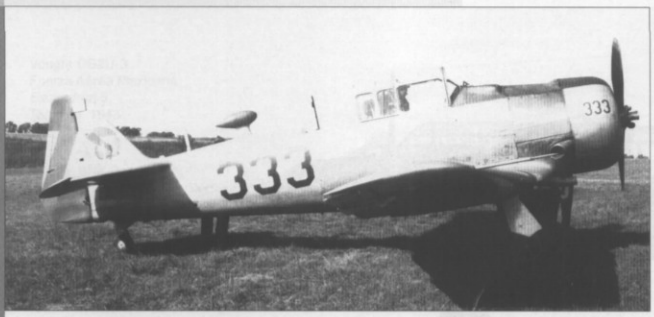
Pour l'entraînement de base (« BT »), l'Amérique Latine reçut 348 exemplaires du duo produit par Vultee, les BT-13 et BT-15. Curieusement, ils furent généralement considérés comme inutiles,

Ce C-47A-30-DK (43-48240) fut le premier acquis par la *Fuerza Aérea Colombiana* en septembre 1944. Il demeura en service au moins jusqu'en 1979, date à laquelle ce cliché fut pris.
(MAP)

Above:
Douglas C-47A-30-DK (43-48240), the first C-47 acquired by Colombia in September 1944, remained in service as late as 1979, when photographed.

Below:
The six Mexican Air Force Vought OS2U-3s shortly after delivery, bearing their original serias 69 to 74. Location is possibly Monterrey. The FAM operated its Kingfishers primarily as land planes.

Les six Vought OS2U-3 des forces aériennes mexicaines peu après leur arrivée, probablement à Monterrey. Ces appareils, numérotés de 69 à 74, furent principalement utilisés en version terrestre.
(Ing. Enrique Velasco via Santiago Flores)



L'un des quatre permiers AT-6B perçus par l'*Aeronautica Militar Uruguaya*, vu ici longtemps après la fin de la guerre. L'insigne sur la dérive est probablement celui de l'école militaire.
(Nery Mendiburu via Dr. Gary Kuhn)

car livrés sans armement ! Ils remplacèrent finalement les AT-6 comme avions d'entraînement avancés, ces derniers étant plutôt utilisés comme avions de combat.

Si tous les pays manifestèrent un penchant naturel pour tout type d'avion pouvant porter un armement, ils reconnurent facilement leurs besoins en matière d'entraînement primaire. Le programme P-B répondit par l'envoi de 475 « PT », principalement des Fairchild PT-19 (269 PT-19A et 141 PT-19B) et Boeing-Stearman PT-17 (46 exemplaires), mais aussi quelques Waco PT-14, Fairchild PT-23 et Ryan PT-22.

DIVERS

L'une des requêtes les plus étonnantes à être formulée au MAB fut la demande du Chili pour l'octroi de moteurs Pratt & Whitney Hornet destinés à sa flotte de bombardiers Junkers Ju 86K-6 achetés à l'Allemagne en 1938. Le MAB accepta la fourniture de quatre moteurs, mais repoussa sa décision pour le reste à une date ultérieure, tant est si bien que les Chiliens finirent par se désintéresser de la question. Plus curieux encore fut l'approbation par le MAB de la livraison de matériel au Chili pour permettre aux Ju 86 d'emporter des charges offensives aux normes US !

Il y eut bien d'autres demandes saugrenues ou marginales, mais les détailler ici nous entraînerait trop loin.

Terminons ce tour d'horizon en signalant que 53 « link trainers » Link AN-T-18 et 30 Type C-3, furent livrés en 1943 à dix pays d'Amérique Latine. Bien que manquant de panache, ces outils constituèrent un maillon essentiel pour la cohérence du programme d'entraînement mis sur pied par les États-Unis dans toute l'Amérique Latine.

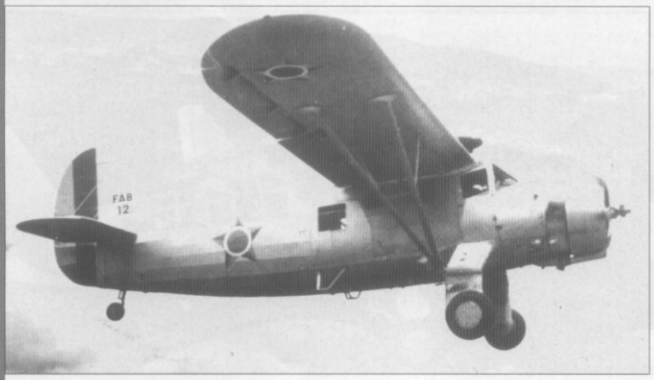
Above:
One of the four Uruguayan AT-6Bs seen here in post-war markings. The insignia on the fin is possibly associated with the Escuela Militar de Aeronautica.

Below:
A «working» view of one of the rugged Noordyun UC-64As (44-70400). Seven of the 17 delivered to Brazil remained in June 1958.

L'un des 17 Noordyun UC-64A (44-70400) livrés au Brésil. Sept étaient encore en service en juin 1958.
(Dr. Gary Kuhn)

LES AVIONS NAVALS

Le lecteur pourra être surpris d'apprendre que moins de 15% (26 sur 177) des avions navals commandés par les pays d'Amérique Latine furent effectivement pris en compte par la branche aéronavale des forces armées concernées. La raison en est que la plupart de ces pays n'entretenaient pas une aviation navale séparée du reste de l'armée, à l'inverse des puissances majeures. En fait, seuls le Mexique, Cuba, l'Uruguay et le Paraguay possédaient une arme aéronavale en propre. Contrairement au programme concernant l'armée, les avions d'entraînement et de transport ne constituèrent qu'une infime minorité des modèles livrés aux branches navales, qui mirent davantage l'accent sur les modèles de combat.



PATROUILLEURS ET PATROUILLEURS-BOMBARDIERS

Le Brésil et le Chili furent les seuls pays d'Amérique Latine à être équipés de ce type d'appareil.

Le Brésil reçut 14 Lockheed PV-1 Ventura et 5 PV-2 Harpoon à plus long rayon d'action. Les premiers furent livrés en mars 1944 (projet BRN-1011) et tous survécurent à la guerre. Un auteur a émis l'hypothèse que le Brésil avait également acheté au moins six Ventura Mk. II à la RAF, mais rien de concret ne permet de l'étayer.

Les PV-2 arrivèrent entre juillet 1944 et avril 1945 et ces appareils furent fréquemment dénommés d'une manière erronée B-34 et B-34A dans les ordres de bataille. Ils furent utilisés par le 6° *GAv (B)*, basé à Recife, aux côtés de l'unique authentique B-34.

Le Brésil prit en compte sept PBY-5 (hydravion) et quinze PBY-5A (amphibie) à partir de janvier 1943, tandis que le Chili reçut trois PBY-5 à partir de mars 1943. Au moins deux PBY-5A servirent jusqu'à leur revente comme surplus militaire en... décembre 1983 !

Six des premiers *Cats* brésiliens provenaient en fait des *Patrol Wings* 12 et 14 de l'US Navy, qui étaient alors basés au Brésil. La *Força Aérea Brasileira* utilisa ses PBY d'une manière incontestablement intensive; les sept premiers appareils furent impliqués dans un certain nombre d'attaques de sous-marins allemands, culminant avec l'envoi par le fond du U-199. En 1944, les Catalina brésiliens furent répartis au sein des 1°, 2° et 3° *Grupo*, à Belém, Rio et Florianopolis.

Les *Cats* chiliens, également servis par du personnel de l'armée, furent aussi employés de manière intensive pour des patrouilles au-dessus des zones stratégiques le long des côtes chiliennes. Confiés d'abord au *Grupo* 2 à Quintero, ils furent ensuite répartis entre cette unité et le *Grupo* 8, qui était déjà équipé en OS2U-3, AT-6, N3N, BT-13, B-25J et P-47D !

ENTRAÎNEMENT

Les succès commerciaux de la firme Curtiss-Wright en Amérique Latine avant la guerre n'avaient pas été oubliés par les responsables du P-B. L'entrée en service du North American SNJ au sein des écoles de l'US Navy permit de dégager un certain nombre de Curtiss-Wright SNC-1 Falcon, qui furent offerts aux pays sud-américains. Cette option allait se révéler très judicieuse, car, d'une part l'appareil était parfaitement adapté aux besoins locaux et, d'autre part, les Latino-Américains restaient sur une excellente impression avec leurs CW-19R, CW-22 et CW-22B civils.

Le Venezuela en fut le premier récipiendaire, touchant neuf SNC-1 (projet VZ-53) entre août 1942 et novembre 1943. Sept furent livrés en une seule fois au terme d'un vol épique depuis Columbus (Ohio). Un appareil fut perdu en route, à Tapachula (Mexique), lorsque le pilote vénézuélien perdit le contrôle de son appareil au cours d'une acrobatie avec une jeune mexicaine à son bord; malheureusement, ils furent tués tous les deux. Les Vénézuéliens ne ménagèrent pas leurs SNC-1 et un seul était encore en état de vol en 1949.

Le Pérou acheta 20 CW-22B, identiques aux SNC-1, en janvier 1942. Ils ne furent toutefois pas considérés par le MAB comme

livrés au titre du P-B, en dépit des efforts des Péruviens pour faire prendre en charge leur coût par ce biais.

Neuf SNC-1 sur les dix commandés par la Bolivie arrivèrent en grandes pompes en mai 1942 (projet 1-N-BL-2). L'avion manquant, accidenté au Costa Rica, fut réparé et livré en janvier 1944. Les huit survivants furent rayés des contrôles en 1950 et un exemplaire a été préservé dans un musée.

L'aéronavale uruguayenne reçut neuf SNC-1 en novembre 1942 et quelques uns d'entre eux étaient encore en service en 1955. Entre 1944 et octobre 1946, quatre furent affectés à l'*Escuadrilla de Caza* à Durazno.

La *Fuerza Aérea Ejercito de Cuba*, également équipée en CW-19R, réceptionna cinq SNC-1 en juillet 1942, mais, d'une manière très surprenante, les refusa à leur arrivée sous prétexte que l'armement n'avait pas été installé, de sorte que les appareils regagnèrent Miami dans la soirée !

Il est vraisemblable que ces appareils sont ceux qui furent fournis à l'Équateur sous couvert du projet P-B ED-7/1-N-ED-2, le même mois. Ce pays acheta également cinq CW-22B civils.

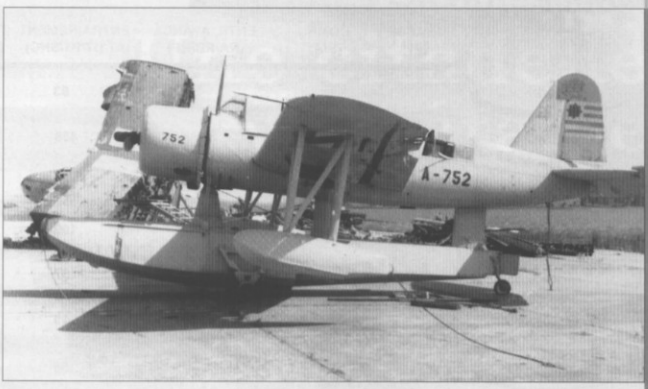
OBSERVATION

Deux modèles principaux furent livrés en Amérique Latine, le Vought-Sikorsky OS2U-3 Kingfisher et le Curtiss SO3C-2C Seamew, pour un total de 39 machines.

L'aviation chilienne, fortement engagée dans la protection de ses côtes et de ses ports, reçut la majorité des Kingfisher, soit 15 appareils à partir de septembre 1942. Ce que l'on ignore généralement, c'est le fait que ces appareils furent envoyés par cargo à destination de la marine chilienne, qui tentait alors de reconstruire une force aéronavale. Cet effort ne fut malheureusement pas couronné de succès, car, après avoir débarqué les caisses, on s'aperçut qu'il n'y avait que quatre spécialistes dans toute la marine capables de remonter les appareils. Ils s'attelèrent néanmoins à la tâche sur un premier avion, mais il fut malencontreusement détruit en tombant du haut d'une grue. La marine fut contrainte de céder tous ses exemplaires (sauf deux, dont l'épave) à l'armée, qui s'empressa d'achever le montage et de les confier aux *Grupo* 2, 3 et 8 à Quintero et à Talcahuano. Ils effectuèrent de nombreuses patrouilles depuis Mejillones (Calderas) et participèrent aux explorations dans l'Antarctique. À noter que ces appareils, souvent dénommés OS2U-3A pour une raison obscure, volaient indifféremment avec des flotteurs ou un atterrisseur.

Le Mexique reçut douze Kingfisher, dont six furent cédés à la toute récente aéronavale. Les cinq premiers (cas n° 173) arrivèrent à la mi-avril 1943. Souvent confondus avec des OS2U-1, ils étaient avec quasi certitude des OS2U-3. Les exemplaires utilisés par l'armée étaient équipés d'un atterrisseur. Incorporés à l'*Escuadron* 5, ils furent actifs à la fois sur la côte pacifique et sur la côte atlantique, depuis Tampico, Veracruz et Merida. Les exemplaires destinés à la marine furent livrés entre avril et juin 1943, mais durent être renvoyés à Corpus Christi (Texas) pour le montage de l'armement. Ils furent apparemment remplacés par de nouveaux OS2U-3 avant d'être renvoyés au Mexique, ce qui a entraîné de nombreuses confusions. Ils constituèrent le premier équipement du nouveau *Primer Escuadron Aeronaval* à Veracruz; quatre étaient encore en service en juin 1952. On a souvent écrit que le Mexique avait reçu des PBY, mais cette information est erronée.

La branche navale de l'aviation militaire uruguayenne réceptionna au moins six OS2U-3, à partir de septembre 1942. Ils furent utilisés d'une manière *très* intensive et six accidents ont été repertoriés pendant la guerre, dont quatre mortels ayant entraîné la destruction totale de l'appareil. Cependant, trois étaient encore en service en janvier 1949, ce qui implique qu'au moins un exemplaire supplémentaire fut obtenu, soit par le P-B, soit directement auprès de l'US Navy, après la guerre. Le dernier survivant (A-752) fut restitué aux États-Unis en 1971.



Le dernier Vought OS2U-3 survivant du *Servicio de Aeronautica de la Marina Uruguaya*. Il sera restitué aux États-Unis en 1971. (Bram Risseeuw)

La toute nouvelle aéronavale cubaine prit en compte trois OS2U-3 en juillet 1942, rejoints par trois Curtiss SO3C-2C Seamew un an plus tard. Ces derniers, détournés d'une livraison à la marine britannique aux Caraïbes, n'avaient fait l'objet d'aucune demande de la part des Cubains. Ils s'avérèrent très décevants et, en mai 1945, l'appareil qui comptait le plus grand nombre d'heures de vol (c/n 46) n'avait pas dépassé les 58 heures. L'un des six survivants fut capturé par les Castristes et retourné contre les forces gouvernementales en décembre 1958; il a été préservé dans un musée à La Havane.

Selon certaines sources, la République Domicaine aurait fait l'objet d'une livraison de trois OS2U-3 (BuAer 5932 à 5934) dans la cadre du P-B, mais aucun document ne permet de confirmer ce fait.

Pour des raisons de place, nous n'entrerons pas dans le détail des avions navals de transport, de liaison et d'entraînement et nous renvoyons le lecteur au tableau dans les pages qui suivent.

Above:
The last surviving Uruguayan Navy Vought OS2U-3, which will be returned to the US on a USAF C-130 in 1971.

Below:
Ultra rare view of a Cuban Navy Grumman JRF-5 Goose, one of two acquired under Lend-Lease.

La livraison d'avions par le canal de la loi « Prêt-Bail » peut être considérée comme un grand succès pour la diplomatie et l'industrie nord-américaines. Cette formule servit de fondation à la conception d'autres, après la guerre, qui permirent de consolider les liens politiques et économiques entre les États-Unis et l'Amérique Latine. Outre le matériel proprement dit, la loi P-B permit de financer les programmes de formation des navigants et du personnel technique, ainsi qu'un efficace service après-vente. Il est incontestable que cette loi donna un élan incomparable à l'essor des forces aériennes latino-américaines, qui, sans cette aide, n'auraient jamais atteint le niveau que nous leur connaissons aujourd'hui.

Une photo très rare de l'un des deux Grumman JRF-5 Goose fournis à l'*Aviacion de Marina de Guerra de Cuba*. (via Captain George Farinas)

Prêt-Bail

	CHASSE (P)	BOMB. (B/A)	ENTR. AVANCÉ (RA/RB/RP)	ENTRAÎNEMENT (AT/BT/PT/SNC)	TRANSPORT (JR/C/UC/G)	DIVERS (L/O)	PATMAR (OS/PB/SO/P)	TOTAUX
BOLIVIE				93	5	16		114
BRÉSIL	132	104	30	438	133	86	41	964
CHILI			12	192	6	30	18	258
COLOMBIE				109	3			112
CUBA				37	2	11	6	56
Rép. DOMINICAINE				15		4		19
ÉQUATEUR				56				56
GUATEMALA			6	10	1			17
HAÏTI				5	1	10		16
HONDURAS				5				5
MEXIQUE	25		30	240	11	32	12	350
NICARAGUA				15				15
PARAGUAY				33	2			35
PÉROU			43	74	9			126
SALVADOR				15				15
URUGUAY				39	2	5	6	52
VENEZUELA				49		6		55
TOTAUX	157	104	121	1 425	177	200	83	2 267

Les chiffres varient considérablement en fonction des sources consultées. Voir l'introduction de l'article.

The single Beech UC-43-BH, S-501 (ex USAAF 43-10891) delivered to the Uruguayan Aeronautica Militar in March 1944, with whom it served until 1962.

Le seul et unique Beech UC-43-BH (43-10891) livré à l'*Aeronautica Militar Uruguaya* en mars 1944. Il demeura en service jusqu'en 1962. Dans l'ensemble, les Sud-Américains manifestèrent peu d'enthousiasme pour l'acquisition d'avions de liaison. (Nery Mendiburu via Dr. Gary Kuhn)

Le Fortress Mk. I

Une citadelle vulnérable

La « Forteresse volante » est un avion légendaire qui symbolise les bombardements stratégiques américains au-dessus de l'Europe occupée pendant la Seconde Guerre mondiale. Moins connu est le fait que l'une des premières versions du B-17 connut son baptême du feu sous d'autres cocardes. Tout comme la guerre d'Espagne a été un terrain de manœuvre pour l'Allemagne, le Bomber Command *le fut pour le B-17 qui était un pur produit des théories américaines de l'entre-deux-guerres où l'avion pouvait gagner la guerre à lui tout seul. Les résultats furent cependant loin d'être probants.*

Philippe Listemann

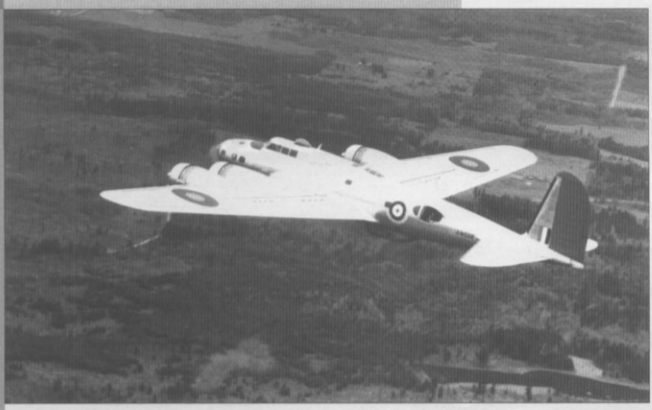
Lundi 8 septembre 1941, base de Kinloss en Écosse. Il est un peu plus de 8h30, 16 moteurs Wright Cyclone démarrent les uns après les autres. Très vite, quatre machines commencent à se déplacer lentement vers l'aire de départ. Ce ne sont ni des Stirling, ni des Halifax, ni des Lancaster, mais des B-17C, alias Fortress I. Tous portent le code « WP » qui distingue le N° 90 *Squadron* de la RAF. Il est 9h15 quand on peut entendre les moteurs monter en régime. Une première machine s'élance, c'est le WP-D/AN525 piloté par le *Flying-Officer* D.A.A. Romans; après une course de roulage de quelques centaines de mètres, les roues quittent le sol et la cinématique de rentrée de train commence. Deux autres machines suivent dans la foulée, le WP-J/AN532 du *Pilot-Officer* F.W.Sturmey et le WP-O/AN535 du *Sergeant* Woods. L'avion du *Squadron-Leader* Mathieson sera le dernier à s'élancer à 9h26, retardé par une dernière vérification. Tous prennent la direction d'un seul objectif : Oslo la capitale norvégienne, où dans le port, se trouve le cuirassé *Admiral Scheer*. Personne ne sait encore, qu'il soit en vol ou au sol, que cette journée sera particulière. En attendant les quatre Fortress I prennent un cap de 090 en direction d' Oslo…

UN TERRAIN D'ESSAI IDÉAL

Le Fortress I est un oiseau rare dans la RAF. Seuls vingt exemplaires furent acquis, immatriculés AN518/AN537. Il aurait été difficile d'en avoir plus, puisque seules 38 machines furent construites au standard B-17C, version originale du Fortress I. C'est après de longues négociations que la transaction put se faire. Les Anglais avaient besoin de nouveaux bombardiers pour attaquer l'Allemagne et les États-Unis voulaient, quant à eux, mettre à l'épreuve leur théories de bombardement stratégique à haute altitude. Pour ces derniers, il était évident que le B-17C n'était pas la version définitive de la « Forteresse Volante », le B-17E était d'ailleurs dans les bureaux d'étude. Mais utiliser le B-17C dans les conditions de combat pouvait de toute manière donner des informations intéressantes sur le bien fondé des théories, que se soit à l'état-major de l'USAAC ou à Boeing.

La première machine (AN521) arriva en Grande-Bretagne le 14 avril 1941, après avoir fait escale à Gander (Terre-Neuve). Elle était pilotée par le *Major* Walshe de l'USAAC et atterrit à Burtonwood après un vol de 8 h 26 min constituant un record à l'époque. Walshe était le premier membre d'une équipe américaine constituée à la fois de militaires et de techniciens civils de Boeing. Leur mission était de transformer les personnels anglais à leur nouvelle monture et ils devaient leur fournir toute l'aide possible en vue des futures missions opérationnelles. L'entraînement commença rapidement et dura près de trois mois. Le N° 90 *Squadron* fut recrée spécialement le 7 mai 1941 pour opérer le Fortress I, et fut déclaré opérationnel

Le Fortress Mk. I AN530 du N° 90 *Squadron* au cours d'un vol d'identification en octobre 1941.
F-Freddie avait réalisé plusieurs missions au-dessus de l'Europe occupée, dont celle du 2 août sur Bochum. Sur le chemin du retour, il fut accroché par une paire de Bf 109 à 32 000 pieds (9 750 m), mais ne fut que légèrement endommagé.
(Collection R.C. Sturtivant)



Un Boeing B-17C, portant les marques de nationalité britanniques et le numéro de série AM528, survole la région de Seattle, au printemps 1941. Pour respecter la neutralité américaine, l'USAAC vendit les avions à un intermédiaire qui les revendit aux Anglais. À noter les matricules commençant par « AM » au lieu de « AN ». Les Américains, peu habitués aux matricules britanniques, avaient pensé qu'ils devaient commencer par « AM » pour... *Air Ministry* ! Mais qu'auraient-ils fait une fois arrivés à « AM999 » ? (Archives Blitz)

le 8 juillet. Il était basé à Polebrook dans le centre de l'Angleterre (avec des détachements ponctuels sur la base de Kinloss) et son premier commandant était le *Wing-Commander* J. MacDougall DFC (1).

L'entraînement ne s'était pas passé sans mal cependant, puisque qu'une machine fut perdue au cours d'un vol d'entraînement à haute altitude. Il s'agissait du AN522 qui avait décollé de West Rayham à 14h30 le 22 juin et qui s'était écrasé trois heures et demie plus tard près de Catterick. Des huit hommes qui constituaient l'équipage, seul le *Flight-Lieutenant* Steward survécut. Ce dernier faisait partie de l'équipe médicale chargée de vérifier le comportement humain au cours des vols à haute altitude dont les effets étaient peu connus à l'époque. Il avait été spécialement détaché de Farnborough. Selon Steward, le B-17 fut victime d'un givrage sévère quand il entra dans un cumulo-nimbus alors qu'il volait à une altitude de 33 000 pieds (10 060 m). L'avion commença à perdre de l'altitude et la structure du fuselage finit par se rompre quelques milliers de pieds plus bas, coupant la machine en deux. On ne sait par quel miracle il avait pu s'extraire de l'avion en totale perdition, mais grâce à son témoignage, on put connaître les raisons de la mort de l'équipage dirigé par le *Flying-Officer* J.C.M. Hawley. Figurant parmi les victimes, le *Lieutenant* Bradley, de l'équipe des conseillers américains, devenait par la même occasion le premier mort officiel de l'USAAC sur le territoire britannique. Une autre machine, le AN528, sera perdue quelques jours avant la mise opérationnelle du *Squadron* lors d'une séance d'essai-moteur au sol. La machine prit feu et fut détruite dans l'incendie qui suivit, seule la queue de l'appareil resta intacte. Heureusement aucune victime ne fut à déplorer.

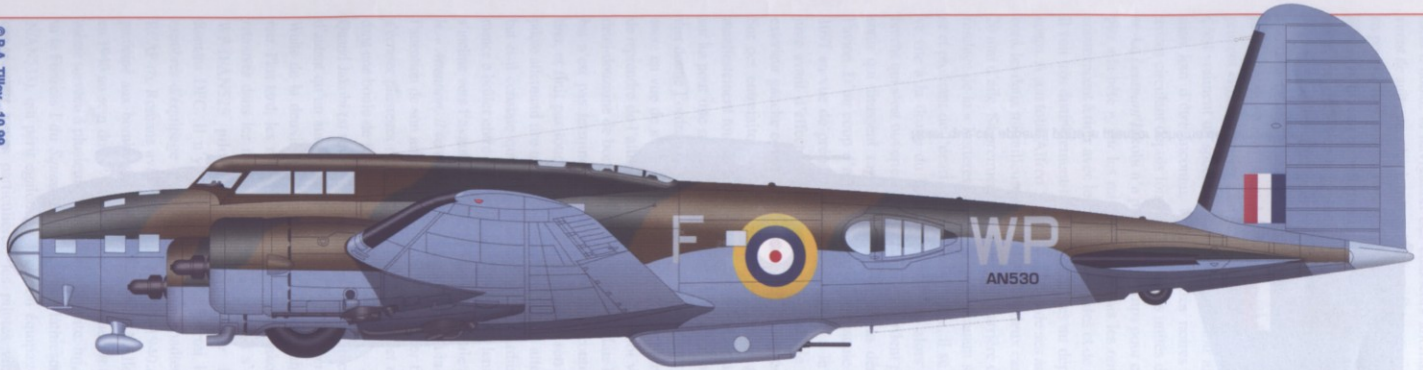
LE BAPTÊME DU FEU

Les opérations commencèrent le 8 juillet avec le bombardement des installations de sous-marins du port de Wilhelmshaven avec des résultats très mitigés. De plus, les avions rencontrèrent beaucoup de problèmes techniques dus au froid intense qui règne aux altitudes de vol généralement choisies (plus de 30 000 pieds soit plus de 9 000 m). Les missions se succédèrent à un rythme peu soutenu pendant tout l'été (voir tableau) et les problèmes liés au givre se montrèrent quasi permanents et surtout très gênants. Une mission sur Berlin fut entreprise le 23 juillet, la première du genre en plein jour, mais une couche nuageuse de 10/10ème rencontrée en cours de route, empêcha la mission d'être menée à bien et les avions rejoignirent leur base avec leurs bombes à bord. Au cours de ces missions, la *Flak* se montra peu dangereuse. Des chasseurs allemands furent bien rencontrés au cours de quelques tentatives d'interceptions, comme le 2 août, mais rien de concluant n'avait pu être établi. Cependant, le plus inquiétant fut que les Bf 109 avaient pu atteindre l'altitude de 32 000 pieds, alors que les responsables anglais et américains croyaient les Fortress I à l'abri à cette altitude. Les avions avaient pu rentrer à la base, avec seulement quelques trous dans la carlingue, mais l'avertissement était là. Le 16 août, après avoir lâché ses bombes d'une altitude de 32 000 pieds (9 750 m) sur le port de Brest, le WP-D/AN523 piloté par le *Pilot-Officer* Sturmey fut attaqué par une dizaine de Bf 109 et 110 (2). L'engagement fut dur et le Fortess fut sérieusement criblé de balles et d'obus, mais parvint à rejoindre les côtes anglaises. Ses poursuivants avaient abandonné la lutte à une cinquantaine de kilomètres des côtes, mais l'avion en détresse dut atterrir d'urgence sur le terrain Roborough, près de Plymouth. Malheureusement, l'avion ne put s'arrêter avant la fin de la piste et s'écrasa en bout de cette dernière. Il fut détruit par le feu qui prit à la suite du crash. Le *Flight–Sergeant* S. Ambrose et les *Sergeants* H. Needle et M.J. Leahy avaient été tués au cours de l'engagement. Ils furent les premiers aviateurs tués à bord d'un B-17 en opération. Il n'avait fallu pas moins de 26 attaques de la part des chasseurs allemands pour arriver à ce résultat. La solidité de l'avion de Boeing était maintenant prouvée. Jusqu'au 8 septembre, aucun engagement avec les chasseurs allemands ne fut rapporté, l'ennemi ayant eu en fait que peu d'influence sur les problèmes que rencontrèrent les Anglais au cours des missions.

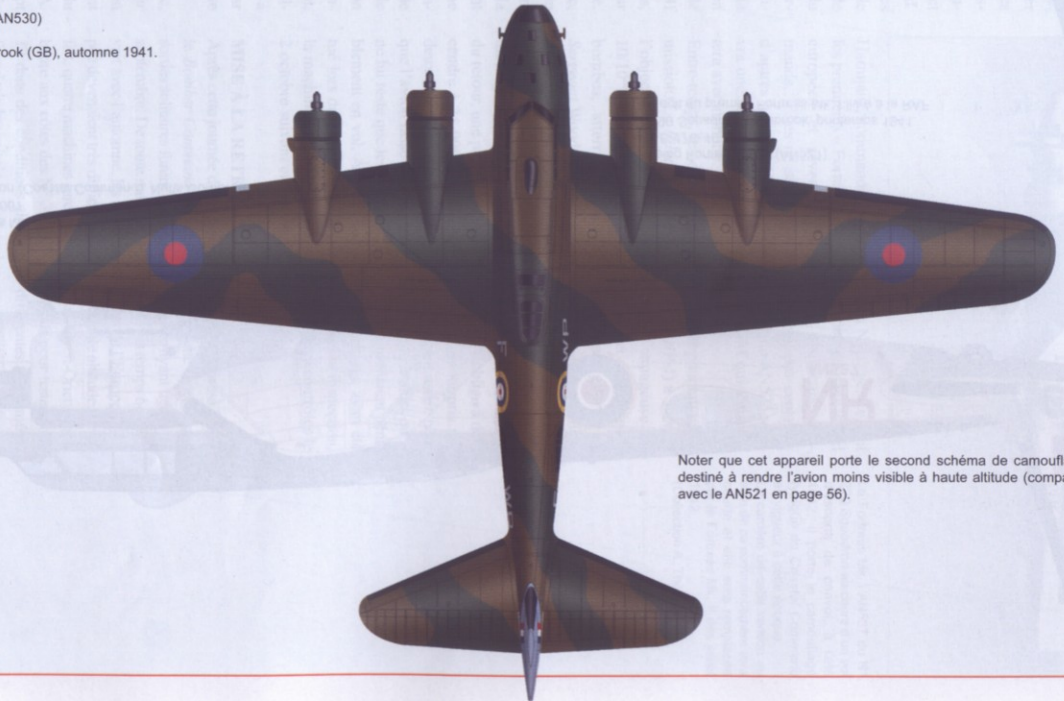
LE CHOC

En ce 8 septembre 1941, quatre machines volent donc en direction d'Oslo. C'est en fait une répétition de la mission effectuée deux jours plus tôt, mais qui n'avait donné aucun résultat, le navire allemand n'ayant pu être localisé. Les trois premiers avions sont repérés par les stations de surveillance radar allemandes du Danemark, de Norvège et d'Allemagne du Nord. Très vite, les ordres sont donnés au *Jagdgruppe Stavanger* (3), commandé par le *Major* Joachim Seegart et basé à Stavanger d'envoyer un *Schwarm* (4) pour intercepter les intrus. Aucun des pilotes qui décolle alors à bord de son Bf 109T ne sait de quel type d'avion il s'agit. Jusqu'à maintenant, s'étaient aventurés des Wellington ou des Blenheim ou divers avions du *Costal Command* comme les Hudson, très familiers dans cette région depuis la campagne de Norvège du printemps 1940. Sûrement pensaient-ils rencontrer une machine identique. Les Bf 109T entament leur montée vers le lieu de rencontre présumé. Ils ne tardent pas à constater que les avions qu'ils doivent intercepter volent haut, très haut. Des traînées de condensations trahissent leurs présence et faci-

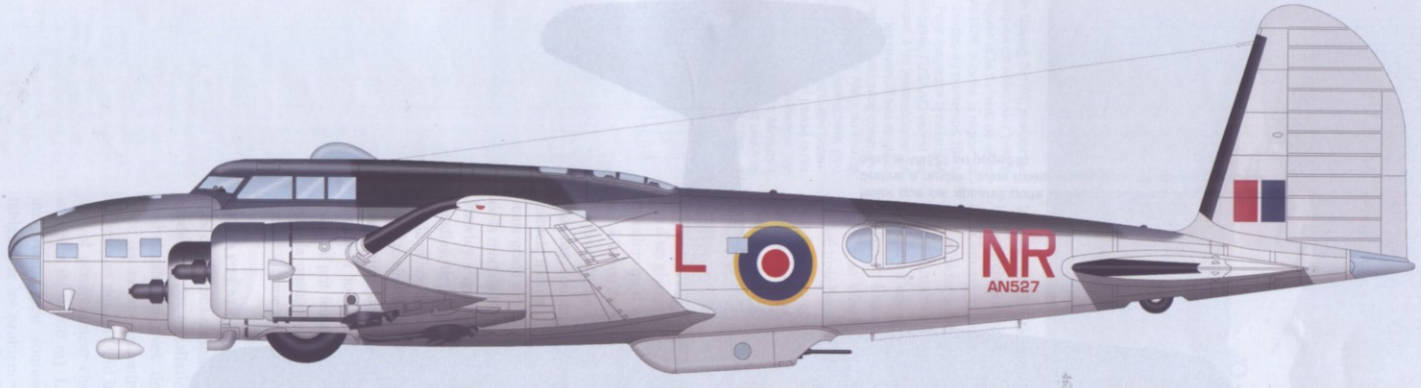
© P.A. Tilley - 10.99



Boeing Fortress Mk. I (AN530)
Ex-B-17C 40-2066
N° 90 *Squadron*, Polebrook (GB), automne 1941.



Noter que cet appareil porte le second schéma de camouflage destiné à rendre l'avion moins visible à haute altitude (comparer avec le AN521 en page 56).



Boeing Fortress Mk. I (AN527)
Ex-B-17C 40-2061
N° 220 *Squadron* (*Coastal Command*), Nutts Corner (Irlande), printemps 1942.

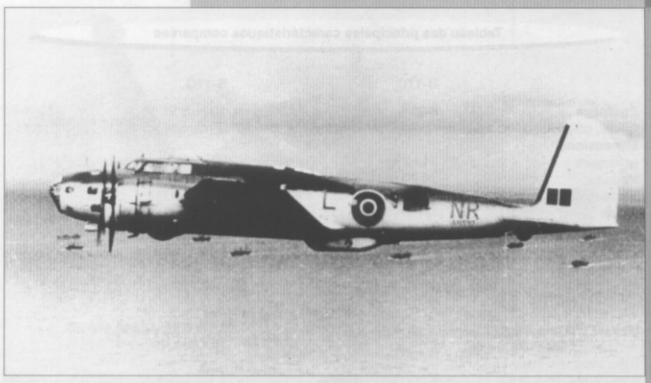
Boeing Fortress Mk. I (AN521)
Ex-B-17C 40-2052
N° 90 *Squadron*, Polebrook, printemps 1941.
Il s'agit du premier Fortress Mk. I livré à la RAF.

Noter que cet appareil porte le premier schéma de camouflage.

© P-A. Tilley - 10.99

litent d'autant la navigation des chasseurs allemands. Ils virent de suite vers les intrus qui volent d'ouest en est tout en poursuivant leur montée qui s'arrête à 28 000 pieds (8 600 m) au niveau de la formation britannique. Le *Leutnant* Jakobi et son aillier le *Leuntant* Steinicke mettent pleins gaz en direction d'un petit point noir qui se dessine sur l'horizon brumeux. Après une douzaine de minutes de poursuite, ils se retrouvent à 400 mètres de l'intrus qu'ils peuvent enfin identifier : un Boeing B-17, quadrimoteur. C'est vraiment un spécimen rare qu'il va falloir affronter mais loin d'être inconnu, les silhouettes noires de ces avions circulant depuis longtemps dans les unités de chasse. Le *Leutnant* Jakobi n'a pas plus de temps pour contempler « la bête », car les mitrailleurs anglais les ont vus et commencent à tirer avec leurs armes dorsales et de sabord. Il voit très distinctement la lueur des armes au départ des coups. À son tour, Alfred Jakobi fait usage de ses armes de bord, les deux mitrailleuses de capot et des deux canons de 20 mm d'aile. Sa première rafale déchire l'arrière droit du fuselage de la « Forteresse volante ». Continuant sa course et profitant de l'écart de vitesse favorable, il se retrouve vite à la droite du bombardier. Il peut alors voir la brèche qui s'est ouverte et des flammes ne tardent pas à en sortir qui finissent rapidement par lécher la dérive de l'avion. D'un coup d'aile sur la droite, il bascule son Bf 109T en vue de préparer une autre passe. Il a le temps, juste avant d'effectuer sa manœuvre, de voir le moteur extérieur gauche commencer à cracher de la fumée noire. Sur ces entrefaites, le Boeing bascule vers la gauche, manifestement touché à mort, mais Jakobi est de nouveau sur lui pour une nouvelle passe. Le capitaine du bombardier donne l'ordre de lâcher les bombes présentes dans la soute en vue de s'alléger, dans le but vraisemblablement de reprendre de l'altitude et de la vitesse. Jakobi voit une demi-douzaine de bombes quitter le Boeing. Mais le combat n'est pas terminé, le mitrailleur dorsal continue de tirer, et finit par toucher l'aile du Bf 109. À son tour le pilote allemand tire une longue rafale. Son tir a atteint son but et il constate que l'aile gauche du bombardier commence à brûler entre les deux moteurs. L'avion lentement, s'incline vers l'avant et s'engage dans une spirale mortelle. « *Attention, il va exploser* », s'écrie Jakobi à la radio à l'attention de son ailier Steinicke. Le bombardier finit par s'écraser plusieurs milliers de mètres plus bas et explose dans une boule de feu. Il est 11h27.

Quand Jakobi (5) revient à la base, une grande joie éclate, d'autant qu'un autre B-17 a été abattu par l'*Unteroffizier* Woite de la deuxième *Rotte* (6). L'avion s'est abîmé en mer. Plus tard, les restes du B-17 abattu par Jakobi sont retrouvés dans les montagnes norvégiennes. Il s'agit du WP-D/AN525 piloté par le *Flying-Officer* D.A.A. Romans DFC. Il n'y a aucun survivant parmi les sept membres d'équipage qui comprenait un Canadien de la RCAF (7). Romans avait obtenu sa DFC en 1940 et avait participé aux bombardements au-dessus de l'Allemagne en 1940 au sein du N° 44 *(Rhodesian) Squadron* et avait même survécu à plusieurs amerrissages. Woite, lui, a abattu le Fortress I du *Squadron-Leader* A. Mathieson (WP-N/AN533), qui périt également avec son équipage. Pour ces victoires toutes particulières, les pilotes victorieux recevront le 17 septembre les félicitations du général Harmjanz, commandant la Luftwaffe en Norvège. Ce sont les premières « Forteresses Volantes » abattues dans le ciel européen et revendiquées par des chasseurs allemands…Elles ne seront pas les dernières, des centaines d'autres suivront. Ultérieurement, l'épave du AN525 recevra une attention toute particulière du RLM qui l'inspectera avec minutie.



Le Fortress Mk. I AN537 du N° 220 *Squadron* au cours d'un vol d'escorte de convoi, à l'été 1942. Il porte le camouflage typique du *Coastal Command* en vigueur à cette époque.
La carrière de cette version au sein de ce commandement sera courte et elle sera remplacée par le Fortress Mk. II dès juillet 1942.
(Collection A. Thomas)

Entre-temps, les deux autres Fortress I ont poursuivi leur mission. Le *Pilot-Officer* F.W. Sturmey (WP-J) a survolé l'objectif, mais à cause d'une couche nuageuse de 10/10ème, il a dû rebrousser chemin avec sa cargaison de bombes, atterrissant à 13h35, sans égratignure. Le *Sergeant* Woods a moins de chance et doit lui aussi abandonner sa mission au niveau des côtes norvégiennes. Il décide de se séparer de ses bombes qu'il largue sur les montagnes toutes proches, mais peu après, sur le chemin du retour, une panne du système d'oxygène l'oblige à descendre à 24 000 pieds (7 300 m). Il est alors surpris par deux chasseurs allemands qui l'endommagent assez pour que l'avion fasse un atterrissage forcé à Kinloss alors qu'il ne lui reste que les moteurs 2 et 4 qui le maintenaient péniblement en vol. À bord, un membre d'équipage avait été tué lors du combat, le *Sergeant* Wilkin. Après inspection, la machine, jugée irrécupérable, fut radiée des contrôles le 2 octobre suivant et l'avion fut cannibalisé.

MISE À LA RETRAITE

Après cette journée désastreuse la carrière du Fortress I avec le *Bomber Command* fut écourtée. Après cette date, quatre sorties solitaires furent entreprises, la dernière ayant lieu le 25 septembre. De toute manière, avec le mauvais temps qui arrivait avec l'automne, les missions au dessus de l'Europe occupée devenaient très difficiles à exécuter à haute altitude. De ce fait, quatre machines furent envoyées au Moyen-Orient combattre aux côtés des N° 37 et 38 *Squadrons* pour tester le B-17 dans des conditions climatiques différentes. Si le météo favorisait les missions, le nombre de sorties fut en fin de compte très réduit, les Fortress I rencontrant de nombreux problèmes de maintenance, en partie du fait du manque de pièce détachées envoyées dans cette région et de la présence pernicieuse du sable. Une machine sera perdue lors d'une sortie le 8 novembre 1941 sur Tobrouk à la suite d'une avarie mécanique d'un des moteurs. L'avion, le WP-C/AN529 réussit son atterrissage forcé dans les lignes ennemies et l'équipage eut la chance d'être recueilli par une unité terrestre anglai-

Tableau des principales caractéristiques comparées

	B-17C	B-17G
Équipage	6-7*	10 puis 9
*pilote, co-pilote, bombardier-navigateur, radio-mitrailleur, deux/trois mitrailleurs		
Dimensions		
envergure	31,62 m	idem
longueur	20,70 m	22,66 m (1)
hauteur au sol	5,86 m	idem
Poids		
à vide	13 909 kg	16 425 kg
normal en opération	17 873 kg	20 255 kg
Moteur	Wright R-1830-73 (2)	Wright R-1830-97
puissance au décollage	1 200 ch	1 200 ch
Performances		
vitesse max. à 25 000 pieds	520 km/h	462 km/h
plafond pratique	37 000 pieds / 11 280 m	35 600 pieds (10 850 m)
carburant transporté	9 432 l	10 560 l
max. avec rés. sup.	13 740 l	
nbre de rés. (+ suppl.)	4	4 + 2 (soute)
distance franchissable	B-17C & G : 5 470 km à 290 km/h à 3 050 m d'altitude	
Charge offensive	1 818 kg (4 000 lb.)	2 727 kg (6 000 lb.)
Armement	1 x 7.62 mm (500 c) 6 x 12.7 mm (500 p/a)	12 x 12.7 mm (6 380 c)

(1) derniers modèles
(2) P&W R-1830-G-205A pour les Fortress I

SORTIES DES FORTRESS Mk. I

Date 1941	Nbre engagé	Objectif(s)
8 juillet	3	Wilhelmshaven
23 juillet	3	Berlin
24 juillet	3	Brest (*Schamhorst, Gneisenau*)
26 juillet	2	Emden (objectif secondaire)
2 août	1+1	Kiel + Bochum
6 août	2	Brest
12 août	4	diversion
16 août	4	Düsseldorf
19 août	2	Düsseldorf
21 août	3	Düsseldorf
29 août	1	Düsseldorf
31 août	3	Hambourg, Brême, Kiel
2 septembre	3	Brême, Duisbourg, Hambourg
4 septembre	3	Hannovre (2), Hambourg (1)
6 septembre	4	Oslo (*Admiral Scheer*)
8 septembre	4	Oslo (*Admiral Scheer*)
15 septembre	1	Cologne
16 septembre	1	Cologne
20 septembre	1	Emden
25 septembre	1	Emden

Page opposée :
le Fortress Mk. I AN521, l'un des quatre appareils envoyés en Égypte. Il fut victime d'un accident le 10 janvier 1942, lorsque au cours d'un vol d'essai, le moteur n° 3 passa en survitesse et prit feu, obligeant l'équipage à sauter en parachute.
À titre anecdotique, le AN521 fut le premier Fortress Mk. I à traverser l'Atlantique.

Ci-dessous :
le *Leutnant* Alfred Jakobi, à l'époque où il appartenait à la 6./JG 77.
La filiation de ces premières unités installées dans le Nord est particulièrement difficile à suivre.
(ECPA)

se en mission de reconnaissance. Les machines qui restèrent en Grande-Bretagne continuèrent à voler régulièrement au sein du N° 90 *Squadron* mais uniquement pour l'entraînement. C'est au cours de l'un de ces vols le 9 janvier 1942 que le WP-M/AN536 fut détruit causant la mort de ses six membres d'équipage. Un mois plus tard, le 12 février 1942, le N° 90 *Squadron* était dissous (8).

Cependant, le transfert de sept machines vers le *Costal Command* avait commencé dès janvier 1942. Le bénéficiaire fut le N° 220 *Squadron* (code NR) qui les utilisa dès la fin du mois d'avril 1942 à partir de la base de Nutts Corner en Irlande du Nord. Le but recherché était de voir si l'avion convenait mieux à sa nouvelle mission en attendant son successeur, le Fortress II (B-17E) qui était destiné au *Costal Command*, en manque d'avion à long rayon d'action. Cet escadron avait également absorbé le détachement envoyé en Égypte. Peu de temps après, une machine fut perdue lors d'un test en vol, causant la mort d'un aviateur. Quatre machines devinrent opérationnelles mais comme deux machines seulement étaient équipées de râteliers capables de transporter des charges anti-sous-marines, les sorties furent peu nombreuses. La dernière eut lieu le 27 juillet 1942, l'arrivée du Fortress II au début du mois de juillet avait permis le retrait opérationnel définitif du Fortress I. Un peu moins de 300 heures de patrouilles anti-sous-marines, d'escorte de convoi et de secours en mer (9) avaient été réalisées en trente-huit sorties, c'est à dire pas grand-chose si l'on compare aux milliers de sorties et aux dizaines de milliers d'heures de vol effectuées par le *Coastal Command* pendant la guerre. Au 1er août 1942, il ne restait que 10 machines inscrites sur les registres sur les vingt qui avaient été prises en compte entre avril et juillet 1941. Les avions survivants finirent leur carrière comme machine d'entraînement au profit des unités qui volaient sur les autres versions de B-17 (10), ou trouvèrent un rôle dans des unités d'essai et d'expérimentation, et les deux machines encore présentes en Egypte, qui avaient été envoyées en Inde au milieu de 1942, furent reversées à l'USAAF en décembre 1942 (AN518 et 532). Finalement, le dernier B-17C de la RAF fut radié des listes de contrôle le 17 janvier 1945.

DES RESULTATS IGNORÉS

Les résultats de la mission du 8 septembre auraient dû susciter des doutes dans les esprits des stratèges américains. En une soixantaine de sortie de bombardement, cinq machines avaient été perdues en opérations dont quatre à cause des chasseurs, et quatre autres (11) le furent dans des accidents, soit neuf avions sur les seize machines qu'avait utilisées le N° 90 *Squadron*. Ces pertes, y compris la machine perdue accidentellement par le N° 220 *Squadron* en Egypte, causèrent la mort de trente-cinq membres d'équipage. Il est vrai que la version engagée n'était pas la version définitive, les Américains le savaient. D'ailleurs, le premier B-17E (s/n 41-2393) est sorti d'usine deux jours après la dernière sortie effectuée au dessus de l'Europe par le Fortress I. Ce sont des B-17E qui effectueront la première sortie aérienne du VIII *Bomber Command*, future 8th *Air Force*, le 17 août 1942 au-dessus de Rouen. Cependant, malgré les résultats mis en lumière, rien ne semble avoir été fait pour mettre en cause en profondeur, ni même modifier cette stratégie où l'avion seul peut gagner la guerre.

Les Allemands pouvaient bien, quant à eux savourer leur victoire. Ce qu'ils ignoraient, c'est que des vagues entières allaient déferler au dessus de l'Europe occupée en direction de l'Allemagne et qu'ils allaient finir par rencontrer des formations de plus de mille bombardiers. La joie allait bientôt être remplacée par l'angoisse et le sentiment d'impuissance…

NOTES

1) DFC : *Distinguished Flying Cross.*
2) Dans leur rapport les mitrailleurs font état de deux He 113 qui ne devait être en fait que des Bf 109. Á noter l'efficacité des service de propagande allemands qui ont réussi à faire croire à l'existence en nombre d'un avion qui n'a jamais existé.
3) Le personnel est issu du I./JG 77.
4) Patrouille à 4 avions.
5) Jakobi sera finalement abattu et capturé par les Soviétiques le 9 avril 1942, alors qu'il combattait avec le II./JG 5. Il avait alors 10 victoires à son actif. Il sera libéré après la guerre.
6) Patrouille à 2 avions.
7) RCAF : Royal Canadian Air Force.
8) Le N° 90 *Squadron* sera par la suite recréé sur Short Stirling en décembre 1942, une nouvelle fois au sein du *Bomber Command* mais dans des missions de nuit.
9) La recherche d'équipages d'avion ou de bateaux perdus en mer constitua une bonne partie des activités du *Costal Command* pendant la guerre. Pour le Fortress I, cela représente près de 20 % des heures de vol.
10) N° 59 Sqn., 206 Sqn., 214 Sqn.
11) Le 28 juillet 1941, le Fortress I AN534 s'était écrasé au cours d'un vol de vérification. Tout l'équipage périt.

NOTRE PAGE CENTRALE
Les pays non-alignés

Si la guerre de 1939-1945 fut bien un conflit mondial, en raison de l'implication d'un nombre de pays encore jamais atteint, quelques nations entrèrent tardivement dans la guerre ou même n'y entrèrent pas du tout.
La plupart des pays neutres ou non-alignés pratiquèrent une politique de bienveillance envers les Alliés d'autant plus marquée que l'issue de la guerre ne faisait plus de doute. Certains ne déclarèrent la guerre aux puissances de l'Axe qu'au tout dernier moment.
Ce fut le cas, par exemple, de l'Argentine dont les dirigeants militaires ne cachaient pas leurs sympathies envers l'Allemagne nazie. Totalement isolée en Amérique du Sud après la conférence de Mexico, dont elle fut écartée, l'Argentine se résigna à déclarer la guerre à l'Allemagne, le 27 mars 1945, mais s'abstint de la déclarer au Japon.
La Turquie usa et abusa de sa position stratégique pour se laisser courtiser par les deux camps avant de basculer dans celui des Alliés, le 27 février 1945. Sa neutralité à géométrie variable lui avait valu de conséquentes largesses de la part des belligérents, y compris de la France qui avait bradé le vilayet d'Alexandrette contre de vagues compensations.
Le cas de l'Iran fut réglé *manu militari* par les Britanniques et les Soviétiques, qui investirent Téhéran le 17 septembre 1941, déposant le shah pour le remplacer par son fils, qui allait régner jusqu'en 1979. L'enjeu était évidemment les champs pétrolifères et les raffineries d'Abadan.
État libre depuis seulement 1937, mais toujours rattaché au Commonwealth, l'Eire estima que ses ressources humaines et économiques ne lui permettaient pas d'entrer en guerre et proclama sa neutralité. Cela n'empêcha pas de nombreux ressortissants de s'engager dans les armées de Sa Majesté.
Le gouvernement irlandais mena une politique curieuse, laissant les avions britanniques et américains survoler librement son territoire et internant les aviateurs allemands, mais adressant aussi un télégramme de condoléance à l'ambassade d'Allemagne lors de la mort de Hitler !
Comme la plupart des états arabes émancipés, l'Égypte se trouvait sous le contrôle effectif d'un état allié, en l'occurence la Grande-Bretagne. Les dirigeants et le peuple arabes étaient autant sensibles à la propagande anti-colonialiste et anglophobe qu'à l'antisionisme des Nazis. L'Égypte maintint sa neutralité dans un conflit entre puissances coloniales occidentales, qu'elle jugeait ne pas la concerner, même si elle se retrouva un moment dans l'œil du cyclone. L'important était surtout de ne pas déplaire au futur vainqueur, quel qu'il soit.
La Suisse et la Suède, soucieuses de protéger leur neutralité et sans doute aussi leur lucratif commerce avec l'Axe, demeurèrent hors du conflit jusqu'à la cessation des hostilités. La Suisse, il est vrai, occupa une position géographique peu enviable entre 1940 et 1945. Leurs sympathies fluctuèrent en fonction du développement de la situation générale.
La Suède se rapprocha des Anglo-américains à partir de septembre 1944, date qui marque la fin de la guerre russo-finlandaise. Craignant alors plus une invasion de la part de l'Union Soviétique que de celle d'une Allemagne désormais aux abois, la Suède adopta alors une neutralité sélective.
L'Espagne, qui émergeait d'une terrible guerre civile, n'avait pas vraiment envie de se lancer dans une nouvelle aventure. Malgré ses sympathies pour l'Allemagne et l'Italie, malgré son envie de mettre la main sur Gibraltar, le général Franco se contenta d'envoyer une « légion étrangère » se battre en Russie.
Le dictateur Antonio Salazar estima, non sans raison, que le Portugal tirerait plus de bénéfices en restant neutre qu'en s'impliquant. Toutefois, à la suite de fortes pressions de la part des Alliés, en juillet 1943 il accepta de mettre à leur disposition des bases pour leurs patrouilleurs maritimes aux Açores, notamment sur l'île de Terceira.
On aurait pu rajouter un certain nombre d'autres pays, comme le Venezuela, l'Uruguay, le Liban, la Syrie ou l'Arabie qui n'ont déclaré la guerre aux puissances de l'Axe qu'entre février et mars 1945.
L'état des flottes aériennes de ces pays en 1945 témoigne de l'intérêt plus ou moins grand que leur ont manifesté les belligérents. Cela va de l'Argentine, qui a été boycottée par les Américains, à la Turquie et la Suisse, qui ont reçu des avions, souvent parmi les plus modernes, de la part des deux camps. Certains pays, comme l'Eire ou l'Égypte, ont reçu une aide proportionnée à leurs capacités de mise en œuvre de matériel aéronautique.
Les vainqueurs livreront d'autres matériels après la guerre pour récompenser ces nations de leur loyauté passée, aussi tardive et discrète fut-elle, mais surtout pour s'assurer de leur loyauté future, au moment où les premières fissures apparaîssent entre les deux grands blocs alliés.

Avant d'incarner le renouveau du monde arabe, l'Égypte fut tout naturellement équipée en matériel britannique. En avril 1939, elle reçut 18 Gladiator Mk. I mis au standard Mk. II (sauf l'hélice).

La chasse française 1939 - 1945 (10)

Le GC I/3

(GC III/3 - GC I/3 *Corse* - N° 327 (*French*) *Squadron*)

Le capitaine Bernard Challe, à bord de son Morane 406 n° 272, emmène sa patrouille pour une démonstration lors du meeting de Bruxelles-Évère, en juillet 1939.

Le GC I/3 est surtout connu pour avoir été le premier groupe de chasse engagé sur Dewoitine 520, mais il faut aussi l'un des rares à combattre sans interruption pendant toute la durée de la Seconde Guerre mondiale.

Dès le début de la « Drôle de Guerre », il fait face à la Luftwaffe et remporte ses premiers succès le 24 septembre 1939. Il perd néanmoins deux pilotes tués au combat dans le courant du même mois.

Choisi pour être transformé sur Dewoitine 520, il fait mouvement sur Cannes début décembre 1939. Les premiers exemplaires qui arrivent début janvier 1940 sont loin d'être au point et ce n'est qu'en mars que le I/3 réceptionne ses premiers appareils « bons de guerre ». L'attaque allemande précipite le retour du groupe au front.

Le I/3 est placé sous les ordres du Groupement n° 23, qui couvre les I[e] et IX[e] armées, mais le Groupement n° 21 est également fondé à utiliser ses disponibilités dans le cadre de la défense aérienne du territoire. Cette double subordination ne va pas lui faciliter les choses, d'autant que les conflits ouverts entre les deux groupements sont fréquents. Le I/3 retrouve la Luftwaffe le 13 mai (quatre victoires confirmées) et surtout le 14, où une grande bagarre au-dessus de l'Argonne lui permet de revendiquer dix victoires, malheureusement pour la perte de deux pilotes tués. Le 15 mai apporte six nouvelles victoires confirmées dans le secteur Flize - Sedan, mais aussi de nouvelles pertes, notamment celle de l'adjudant Combette (fait prisonnier), qui avait remporté la toute première victoire du groupe en septembre 1939.

Ne disposant plus que de six avions disponibles après le bombardement du terrain de Wez - Thuisy, le I/3 est replié sur les bords du canal de l'Ourcq le 16 mai. Le 23 mai, cinq appareils escortent le Bloch 174 du capitaine de Saint Exupéry dans sa célèbre mission sur Arras (dont il s'inspirera pour écrire *Vol de guerre*). La mission s'achève d'une manière moins romanesque, par la perte des capitaines Pape (prisonnier, grièvement blessé) et Schneider (prisonnier), descendus par des Bf 109.

Le groupe est renforcé le 3 juin par l'arrivée de la patrouille de l'école des moniteurs de Salon, conduite par le commandant Fleurquin. Gêné par sa double subordination, le I/3 engage les combats du 3 juin dans une certaine confusion qui s'avère préjudiciable. Pour deux victoires confirmées (dont une partagée avec le I/8), il perd deux tués et deux blessés, ainsi que trois avions détruits et trois endommagés. Le 5 juin, il fournit 28 sorties, perd un tué et un blessé, mais obtient cinq nouvelles victoires confirmées.

Nouvelle grande journée de bagarre, le 9 juin voit le I/3 engagé dans le secteur de La Ferté-sous-Jouarre à partir de midi. En deux missions et 25 sorties, le groupe engrange dix victoires confirmées et quatre probables, sans perte.

Le repli s'amorce le 14 juin. Il entraîne le groupe en Afrique du Nord et, après avoir vadrouillé entre la Tunisie et l'Algérie, c'est finalement à Oran - La Sénia qu'il prend ses quartiers pour toute la durée de la période de l'armistice. Il entre alors dans une espèce de léthargie dont il est momentanément tiré le 14 octobre 1941.

Ce jour-là, les sergents Albert, Durand et Lefèvre (qui s'illustreront au sein du *Normandie-Niémen*) mettent le cap sur Gibraltar pendant un vol d'entraînement et passent en « dissidence ». La sanction de la commission d'armistice allemande est immédiate, mais nuancée. Le

GC I/3 est dissous et ses commandants de groupe et d'escadrille relevés de leurs fonctions. Mais, comme les Allemands ne souhaitent pas trop affaiblir l'aviation française en Afrique du Nord, il acceptent la création le 9 novembre d'un GC III/3, qui reprend tous les attributs du défunt groupe. Un simple jeu d'écriture, mais il fallait sans doute marquer le coup.

Le 8 novembre 1942, le III/3 se trouve aux premières loges lorsque les Anglo-Américains débarquent près d'Oran. Tombant sur une formation d'Albacore de la Fleet Air Arm, sept D.520 la taillent en pièces, ne revendiquant pas moins de six victoires. Des C-47 américains, bondés de troupes, sont attaqués au-dessus de la Sebkra et au moins cinq sont détruits. En fin d'après-midi, le commandant Engler, qui veut participer à ce qu'il appelle « le dernier baroud d'honneur », décolle en compagnie du capitaine Mauvier et du sergent Poupart. Manquant sans doute de pratique et peu rompus aux tactiques de combat modernes, Engler et Mauvier sont rapidement abattus et tués par des Spitfire américains. Poupart est aussi touché, mais il peut évacuer en parachute.

À Fès, les survivants du III/3 et du II/5 fusionnent pour former le « Groupe de Chasse Engler-Tricaud ». Le III/3 forme la 2ème escadrille, commandée par le lieutenant Madon. Revenu à Oran, à la mi-décembre, le III/3 est rebaptisé GC I/3, avec effet rétroactif.

Le 26 janvier 1943, sacrifiant à la mode américaine, une 3ème escadrille voit temporairement le jour avec le personnel de l'ECN 3/13, replié de Tunisie. Cette escadrille sera dissoute six mois plus tard, une partie des pilotes sera intégrée au I/3 et l'autre versée au II/7. Dans le courant du mois d'avril 1943, le I/3 recupère les D.520 abandonnés par le II/7, en cours de transformation sur Spitfire.

Le 28 mai, les pilotes commencent leurs vols d'entraînement sur Spitfire Mk. V à Bir Rechid. Le I/3 fait mouvement le 12 juin sur Ameur el-Aïn avec 20 D.520 et 16 Spitfire. Le 6 août, il est incorporé au *Bône Fighter Command* du commandant Stehlin, dans le cadre de la NACAF (cf page 5), pour la protection des convois, la couverture des points sensibles de la côte et la recherche en mer. Ces missions pénibles et fastidieuses ne lui offrent que peu d'occasions de rencontrer l'ennemi. Toutefois, les Alliés y voient un point de passage obligé pour familiariser les Français non seulement avec leur nouveau matériel, mais aussi avec leurs méthodes.

Le 24 août, le I/3 touche deux Spitfire Mk. IX. Le 30, le capitaine Dorance décolle sur alerte pour intercepter deux chasseurs allemands. Il aperçoit deux Fw 190 qui évoluent vers 3 000 mètres. Il en attaque un en piqué, le touche sévèrement, mais doit dégager sous la menace du second; il ne lui sera compté que comme probable.

Le 14 septembre, le I/3 est amputé d'un certain nombre de ses mécanos et de ses pilotes, parmi lesquels notamment le capitaine Dorance et le lieutenant Lansoy, qui, avec du personnel provenant du GC II/7, vont former le GC I/7 .

Le 17 septembre, huit Spitfire sous les ordres du capitaine Duval se posent à Ajaccio, en compagnie de cinq autres du II/7. Nous ne nous étendrons pas sur l'épisode de la libération de la Corse, qui fait l'objet d'un long article dans ce même numéro. Rappelons seulement que

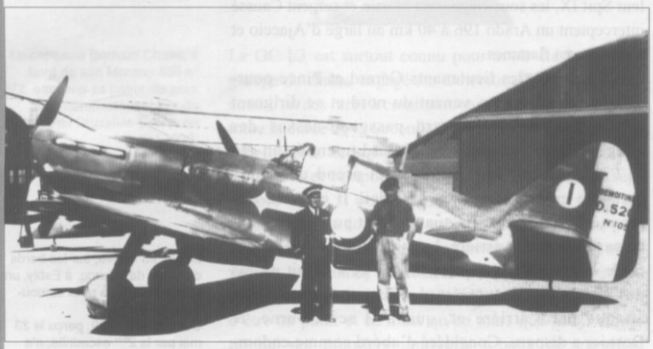
Le Morane 406 n° 272 du capitaine Bernard Challe, commandant la 2ème escadrille, à Velaine-en-Haye (54), en septembre 1939.

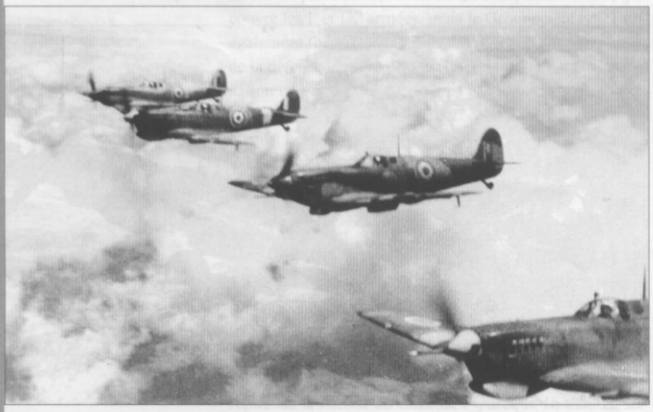
les Spitfire rentrent le lendemain à Bône, avant de repartir pour un long séjour le 27 septembre. Le 29, deux patrouilles se heurtent à une formation d'Arado 196 puis de Junkers 52, en revendiquant sept en tout. Le lendemain, 30 septembre, deux Me 323 sont abattus en mer et le lieutenant Silvan revendique un Do 217. Le sous-lieutenant Verrier, abattu par le mitrailleur d'un Me 323, regagnera son unité après un périple rocambolesque à travers le maquis corse.

Le 3 octobre, le I/3 est intégré à la nouvelle 1ère escadre (ou 322 *Wing*), confiée au commandant Papin-Labazordière. Le 11 octobre vers 14h45, en alerte avec leur Spit IX, les sous-lieutenant Martin et sergent Caussé interceptent un Arado 196 à 40 km au large d'Ajaccio et l'abattent en flammes.

Le 26 octobre, les lieutenants Gérard et Pince poursuivent un « *bogey* » venant du nord et se dirigeant sur Porto Vecchio. Gérard passe au-dessus des nuages, Pince par dessous. Gérard aperçoit un Do 217 au nord-est de Bonifaccio et prend une route parallèle en grimpant dans le soleil. Il effectue une première passe par trois quarts avant puis une seconde par trois quarts arrière. Le moteur droit du Dornier fume et l'avion pique vers la mer et s'enfuit au ras des flots vers l'est. Gérard effectue une nouvelle attaque par l'arrière et, quand il se retourne, le Dornier a disparu. Considéré d'abord comme endommagé, le Dornier lui est compté comme victoire probable le 13 novembre, puis confirmée le 29.

Le GC I/3 trouve, sur les bords du canal de l'Ourcq, à Esbly, un terrain favorable pour camoufler ses avions.
Celui-ci, le n° 229, perçu le 23 mai par la 2ème escadrille, n'a pas encore pu recevoir son marquage complet, faute de temps.





Le 1er décembre, le I/3 est officiellement baptisé *Corse* et devient par la même occasion le N° 327 (*French*) *Squadron*. Le 7 janvier 1944, le groupe perçoit quelques Spitfire Mk. V neufs. Dans le courant du mois de février, le groupe effectue 248 sorties, dont 171 pour escorter les B-25 américains au-dessus des ports du nord de l'Italie. Deux Spitfire sont légèrement endommagés par la *flak*, mais la Luftwaffe brille par son absence.

En mars, le nombre de sorties tombe à 171 en raison de nombreux incidents dûs à l'encrassement des filtres et des radiateurs par des impuretés dans l'essence et dans l'eau. Cela sa traduit par plusieurs accidents, dont un, le 3 mars, qui manque de coûter la vie au capitaine Codet, miraculeusement éjecté hors de son appareil au moment où celui-ci passe sur le dos et s'enflamme. Cette série d'accidents provoque une réaction brutale de la part des autorités américaines qui exigent la rélève des mécaniciens responsables et leur remplacement immédiat par du personnel britannique. L'incident sera aplani par l'intervention opportune du commandant Stehlin.

Le 22 avril, le groupe s'installe à Borgo où il reçoit de nouveaux Spitfire Mk. IX (à moteur Merlin 63 et 66), ainsi qu'un unique Spitfire PR.IX, aussitôt adopté par le lieutenant Le Groignec, qui effectuera quelques missions de reconnaissance photo au-dessus de l'Italie à son bord. Le 16 juin, le I/3 touche deux Spitfire Mk. VIII.

Le 27 juillet, le groupe inaugure des missions de nuit. Le capitaine Martin, adjoint au commandant de groupe, se tue en mer à la suite d'une perte de vitesse.

Le 3 septembre, le I/3 prend pied sur le continent. Rattaché au 64th *Wing* américain, il appuie les 1e armée française et 7e armée américaine dans leur progression le long du sillon rhodanien. Le 9 septembre, au cours d'un *sweep*, le sergent-chef Brognon est touché par la *flak* au-dessus de Gray (71). Son avion prend feu et il doit se poser au milieu d'un bois. L'appareil termine sa course, les deux ailes arrachées... mais le pilote est indemne et regagnera son unité deux jours plus tard. Le 15 février 1945, le I/3 regagne le giron de la 1ère escadre française.

Le 24 avril 1945, au cours d'un *sweep* dans le triangle Ulm - Augsburg - Memmingen, dix Spitfire commandés par le capitaine Le Groignec se heurtent à une formation de Bf 109 et le sous-lieutenant Suisse revendique la dernière victoire française de la Seconde Guerre mondiale.

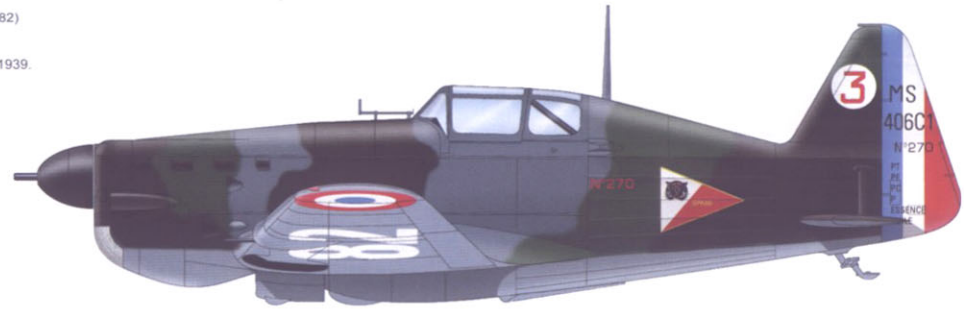
En haut :
visite du duc d'York à Cannes, où stationne au printemps le GC I/3, en cours de transformation sur D.520.

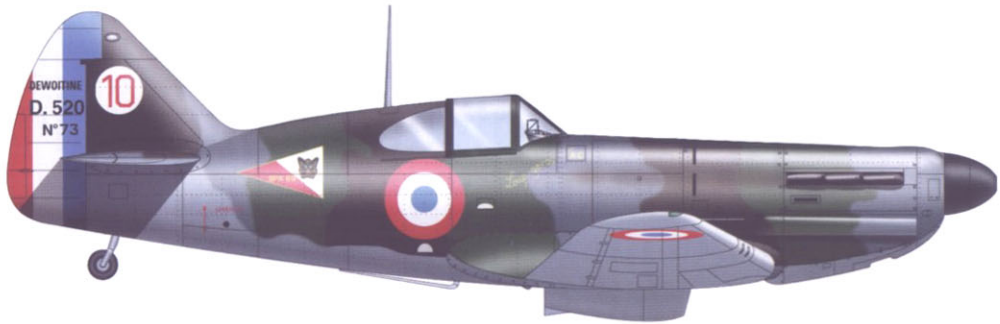
Au centre :
le capitaine Bernard Challe devant son D.520 n° 105 à Oran - La Sénia, en août 1940.

En bas :
patrouille de Spitfire Mk. V et Mk. IX du GC I/3 au-dessus de la Méditerranée, en novembre 1943.

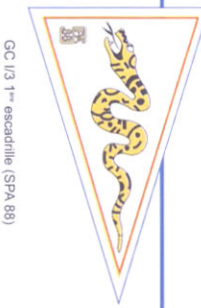
©P.A. Tilley - 11.99

Morane-Saulnier MS.406 n° 270 (N-682)
Sergent Jean Garnier
GC I/3 2ème escadrille
Velaine-en-Haye (54), 24 septembre 1939.

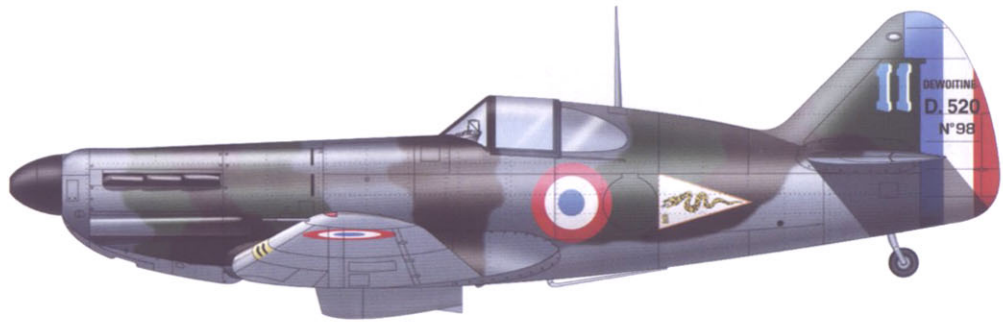




GC I/3 1ère escadrille (SPA 88)
Serpent python
(parfois en rouge)

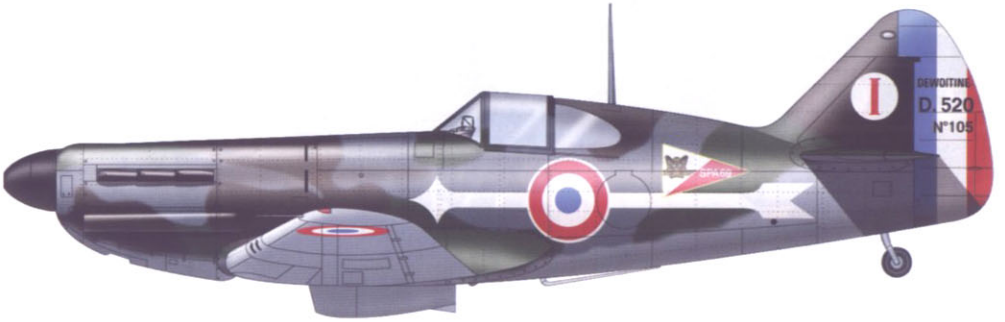


Dewoitine D.520 n° 73
Adjudant André Carrier
GC I/3 2ème escadrille
Wez (51), 13 mai 1940.



Dewoitine D.520 n° 98
Sergent-chef Paul Bellefin
GC I/3 1ère escadrille
Wez (51), 15 mai 1940.

© P.-A. Tilley - 11.99



GC I/3 2ème escadrille (SPA 69)
« Tête de chat »

Dewoitine D.520 n° 105
Capitaine Bernard Challe
GC I/3 2ème escadrille
Oran - La Sénia, août 1940.

Spitfire Mk. IX (MJ842)
Lieutenant Jacques de Beaucoudray
GC I/3 *Corse* 1ère escadrille
Strasbourg-Entzheim, avril 1945.

Variation de l'insigne de la SPA 69

MATÉRIEL

Morane 406		- 04.40
Dewoitine 520	03.40	- 07.43
Spitfire Mk. V	05.43	- 09.44
Spitfire Mk. IX	08.43	- 08.45
Spitfire Mk. IXe	04.44	-
Spitfire Mk. VIII	06.44	-

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Thibaudet		- 07.07.40
Cne B. Challe (pi)	08.07.40	- 26.09.41
Cdt Thibaudet	27.09.41	- 09.11.41
Cdt Engler	10.11.41	- 08.11.42
Cdt Legrix de La Salle	09.11.42	- 13.09.43
Cne Duval	14.09.43	- 18.11.44
Cne Villacèque	19.11.44	-

Commandant 1ère escadrille

Cne Pape		- 23.05.40
Lt Lacombe	24.05.40	- 17.10.40
Lt Cabaret	18.10.40	- 22.05.41
Lt Thierry	23.05.41	- 09.11.41
Lt Madon	10.11.41	- 21.07.43
Cne Duval	22.07.43	- 13.09.43
Cne Prayer	14.09.43	- 21.03.44
Lt Pissotte	22.03.44	- 02.12.44
Cne Brunet	03.12.44	-

Commandant 2ème escadrille

Cne B. Challe		- 17.01.41
Lt Salva	18.01.41	- 09.11.41
Lt Lansoy	10.11.41	- 21.07.43
Cne Dorance	22.07.43	- 13.09.43
Cne Codet	14.09.43	- 31.07.44
Lt Silvan	01.08.44	- 10.03.45
Cne Le Groignec	11.03.45	-

Commandant 3ème escadrille

Lt Boursain	26.01.43	- 28.02.43
Cne Prayer	01.03.43	- 22.07.43

VICTOIRES

Drôle de guerre	4
Campagne de France	49
Période de l'armistice	17
Forces aériennes françaises	13

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 14

(S/Lt Baize, 21.09.39 - Sgt Garnier, 24.09.39 - S/Lt Potier, Adj Carrier, 14.05.40 - Sgt Rigalleau, S/C Bellefin, 15.05.40 - S/Lt Parisse, 27.05.40, Adj Vinchon, Sgt Robert, 03.06.40 - Lt Korek, 05.06.40 - Cdt Engler, Cne Mauvier, Sgt Sudan, 08.11.42 - S/Lt Deniau, 17.04.45)

Prisonniers 5

(Adj Combette, 15.05.40 - Sgt Caussat, 21.05.40 - Cne Schneider, Cne Pape, 23.05.40 - S/Lt Salva, 16.06.40)

TERRAINS

27.08.39	Velaine-en-Haye (54)
05.12.39	Orléans - Bricy (45)
07.12.39	Cannes - Mandelieu (06)
11.05.40	Suippes, puis Wez (51)
16.05.40	Meaux - Esbly (77)
10.06.40	Étampes (91), puis Boisseaux (45)
11.06.40	Pithiviers (45)
14.06.40	Châteauroux - La Champenoise (36)
17.06.40	Perpignan - La Salanque (66)
18.06.40	Oran - La Sénia (Alg)
19.06.40	Tunis - El Aouina (Tun)
20.06.40	Oudna (Tun)
21.06.40	Kalaa-Djerda (Tun)
08.07.40	Tunis - El Aouina
16.08.40	Alger - Maison Blanche (Alg)
17.08.40	Oran - La Sénia
09.11.42	Fès (Alg)
16.11.42	Casablanca (Mar)
11.12.42	Oran - La Sénia
11.01.43	Bou Saada (Alg)
12.06.43	Ameur-el Aïn (Alg)
06.08.43	Bône - Les Salines (Alg)
27.09.43	Ajaccio (20)
21.04.44	Bastia - Borgo (20)
20.07.44	Ajaccio et Bastia
23.08.44	Calvi (20)
03.09.44	Le Vallon (13)
07.09.44	Lyon - Bron (69)
21.09.44	Dijon - Longvic (21)
27.09.44	Luxeuil (70)
25.12.44	Haguenau - Bischwiller (67)
01.01.45	Toul - Ochey (54)
14.01.45	Essey-lès-Nancy (54)
22.02.45	Luxeuil
20.03.45	Colmar (68)
06.04.45	Strasbourg - Entzheim (67)
22.04.45	Stuttgart - Gr.Sachsenheim (D)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

24.09.39	Adj Combette	Bf 109	Rimling (57)
	Cne Gérard	Bf 109	Obergailbach (D)
10.10.39	Cne Pape	Hs 126	Walsheim (B)
22.11.39	Lt Lacombe	Bf 109	Remering. (57)
	Adj Havet		
	S/Lt Thierry		
	Adj Combette		
	Sgt Bellefin		
	GC II/6		
	Lt Lacombe	Bf 109	Remering (57)
	Adj Havet		
	S/Lt Thierry		
	Adj Combette		
	Sgt Bellefin		
	GC II/6		
13.05.40	A/C Bourbon	He 126	Bouillon (B)
	S/Lt Boutarel	He 111	Herbemont (B)
	S/Lt Salva		
	S/Lt Blanck	Hs 126	Riv. Semois (B)
	Adj. Vinchon		
	Sgt Rigalleau		
	Cne Pape	Hs 126	Forêt Ardennes (B)
	Cne Schneider		
	S/C Dumoulin		
14.05.40	Sgt Albert	Do 17	Suippes (51)
	Cne Challe	Do 17	Sedan (08)
	S/Lt Potier		
	S/C Caussat		
	S/Lt Potier	He 111	Villers s/- Arg. (51)
	S/Lt Salaberry	Bf 109	Sedan (08)
	Adj Octave	Bf 109	Sedan (08)
	S/Lt Salaberry	He 111	Sedan (08)
	Hurricane RAF		
	Cne Schneider	Bf 110	Brinon (55)
	Cne Pape	Bf 110	Brinon (55)
	S/Lt Madon	Bf 110	Brinon (55)
	Adj Combette	Bf 110	Brinon (55)
15.05.40	Cne Challe	Do 17	Neufchâtel (02)
	Cne Challe	Do 17	Reims (51)
	Lt Thierry	Do 17	Reims (51)
	S/Lt Prévot	Bf 110	Reims (51)
	S/Lt Blanck	He 111	Reims (51)
	S/Lt Blanck	Bf 109	Hastière-Lx (B)
18.05.40	Cne Schneider	Do 17	Château-Th. (02)
	Sgt Bouffier		
19.05.40	S/C Barberis	He 111	Soissons (02)
21.05.40	S/Lt Salaberry	Bf 109	Ham (80)
03.06.40	S/C Barberis	Bf 109	Melun (77)
	S/Lt Salva	Ju 88	Cocherel (77)
	GC I/8		
05.06.40	Lt Thierry	Bf 109	Proyart (80)
	S/Lt Salva	Bf 109	Athies (80)
	S/Lt Salaberry		
	Lt Lacombe	Bf 109	Rosières-en-S. (80)
	Cne Gérard	Hs 126	Amiens (80)
	S/C Barberis	Bf 109	Amiens (80)
06.06.40	S/Lt Blanck	Bf 109	Rosières-en-S. (80)
	S/Lt Madon	Do 17	Rosières-en-S. (80)
	A/C Bourbon	Bf 109	Montdidier (80)
07.06.40	S/Lt Salva	Do 17	Beauvais (60)
	S/C Barberis	Bf 109	Roye (80)
09.06.40	A/C Guillaume	Bf 109	Villers-C. (02)
	S/Lt Madon	Bf 109	Hervilly (80)
	Cne Gérard	Bf 109	Oulchy-le-Ch. (02)
	Lt Cabaret	Bf 109	Oulchy-le-Ch. (02)
	S/Lt Boutarel		
	Cne Challe	Do 17	Béthisy-St.P. (60)
	S/Lt Salaberry		
	S/Lt Boutarel		
(09.06.40)	Cdt Fleurquin	Do 17	Royon (62)
	Cne Challe	Do 17	F.de Compiègne (60)
	A/C Guillaume	Bf 109	F.d'Harlatte (60)
	S/Lt Blanck	Ju 87	Liancourt (60)
	S/C Glauder	Ju 87	Liancourt (60)
19.06.40	S/Lt Blanck	Hs 126	Touman-en-B. (77)
	S/C Glauder		
	Sgt Touret		
	Lt Thierry		
	S/Lt Madon		
	S/C Guillaume		
	S/Lt Madon	Hs 126	Meaux (77)
	S/C Glauder		
	S/Lt Madon	Hs 126	F.de Sénart (91)
15.06.40	S/Lt Madon	Hs 126	F.de Sénart (91)
16.06.40	Cne Gérard	Ju 88	Orléans (45)
08.11.42	Sgt Poupart	Albacore	Oran (Alg)
	Sgt Poupart	Albacore	Oran (Alg)
	S/C Leroy	Albacore	Oran (Alg)
	S/Lt Elmlinger	Albacore	Oran (Alg)
	Lt Blanck	Albacore	Oran (Alg)
	Lt Blanck	Albacore	Oran (Alg)
	Adj Roncin	C-47	Sebkra (Alg)
	Adj Roncin	C-47	Sebkra (Alg)
	Cne Duval	C-47	Sebkra (Alg)
	Lt Blanck		
	Lt Madon		
	Lt Pissotte		
	Cne Duval	C-47	Sebkra (Alg)
	Lt Blanck		
	Lt Madon		
	Lt Pissotte		
	Cne Duval	C-47	Sebkra (Alg)
	Lt Blanck		
	Lt Madon		
	Lt Pissotte		
	A/C Sainte-Marie	Hurricane	Oran (Alg)
	Sgt Poupart	Hurricane	Oran (Alg)
	Sgt Poupart	Hurricane	Oran (Alg)
	Lt Madon	Hurricane	Oran (Alg)
	Cne Duval	Hurricane	Oran (Alg)
	Lt Pissotte	Spitfire	Oran (Alg)
29.09.43	Cne Prayer	Ar 196	Bastia (20)
	Lt Brunet	Ar 196	Bastia (20)
	S/C Sarrail	Ar 196	Bastia (20)
	Cne Prayer	Ju 52	Bastia (20)
	Cne Duval	Ju 52	Bastia (20)
	A/C Martin	Ju 52	Bastia (20)
	S/C Sarrail	Ju 52	Bastia (20)
30.09.43	Lt Pissotte	Me 323	Bastia (20)
	Lt Jacquet		
	S/Lt Verrier		
	Lt Blanck	Me 323	Bastia (20)
	Lt Brunet		
	Sgt Caussé		
	Lt Silvan	Do 217	Bastia (20)
11.10.43	S/Lt Martin	Ar 196	Ajaccio (20)
	Sgt Caussé		
26.10.43	Lt Gérard	Do 217	Bonifaccio (20)
24.04.45	S/Lt Suisse	Bf 109	Tahnhausen (D)